



# भारत का राजपत्र The Gazette of India

असाधारण  
EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4  
PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित  
PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 96]  
No. 96]

नई दिल्ली, सोमवार, जून 5, 2006/ज्येष्ठ 15, 1928  
NEW DELHI, MONDAY, JUNE 5, 2006/JYAISTHA 15, 1928

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

मुम्बई, 1 जून, 2006

सं. टीएएमपी/43/2005-वीपीटी.—महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धाराओं 48, 49 और 50 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए, महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण एतद्वारा संलग्न आदेशानुसार विशाखापट्टणम पत्तन न्यास से इसके दरों के मान के सामान्य संशोधन हेतु प्राप्त प्रस्ताव का अनुमोदन करता है।

अनुसूची

मामला सं. टीएएमपी/43/2005-वीपीटी

विशाखापट्टणम पत्तन न्यास (वीपीटी)

आवेदक

आदेश

(मई, 2006 के 11वें दिन पारित किया गया)

यह मामला विशाखापट्टणम पत्तन न्यास (वीपीटी) से इसके दरों के मान (एसओआर) के सामान्य संशोधन हेतु प्राप्त प्रस्ताव संबंधित है।

2.1 वीपीटी का दरों का मान पिछली बार मई, 2001 में संशोधित किया गया था और वीपीटी द्वारा यथा प्रस्तावित के अनुसार बाद में विभिन्न संशोधन किए गए थे। पत्तन के अनुरोध पर वीपीटी का विद्यमान दरों का मान इसके प्रशुल्क के संशोधन हेतु व्यापक प्रस्ताव प्रस्तुत करने के निर्देश के साथ मार्च, 2004 तक बढ़ाया गया था।

2.2 फरवरी, 2004 में वीपीटी ने अपने दरों के मान के संशोधन हेतु एक प्रस्ताव प्रस्तुत किया था, जिसकी अपनाई जाने वाली सामान्य परामर्श प्रक्रिया के अनुसरण में जांच-पड़ताल की गई थी। इसी बीच, नीवहन, सड़क परिवहन एवं राजमार्ग मंत्रालय (एमएसआरटीएच) ने प्रशुल्क निर्धारण हेतु मार्च, 2005 में संशोधित दिशानिर्देश घोषित कर दिए थे। इसके मद्देनजर, वीपीटी से अपने प्रस्ताव की समीक्षा करने और एक संशोधित प्रस्ताव प्रस्तुत करने का अनुरोध किया गया था। वीपीटी द्वारा प्रस्तुत प्रस्ताव बंद कर दिया गया था।

3.1 इस पृष्ठभूमि में, वीपीटी ने अपने दरों के मान के सामान्य संशोधन हेतु एक व्यापक प्रस्ताव प्रस्तुत किया है, प्रस्ताव तैयार करने हेतु विचारित कारक निम्नलिखित हैं:-

- (i) पाइपलाइन के माध्यम से हाई-ग्रेड पैलेटस लिमिटेड (एचजीपीएल) द्वारा गाद के रूप में प्राप्त कणों के कारण टर्मिनल प्रभागों में अनुमानित घाटा 4 करोड़ रुपए माना गया है।
- (ii) बीओटी प्रचालक को यातायात के विपथन के परिणामस्वरूप राजस्व में 11.50 करोड़ रुपए का घाटा होने की संभावना है।
- (iii) तटीय पोतों की तुलना में पोत-संबद्ध प्रभागों में छूट को 30% से बढ़ाकर 40% किए जाने के कारण अनुमानित घाटा 8 करोड़ रुपए प्रतिवर्ष होगा।
- (iv) विदेशी मुद्रा विनिमय दर में अधोगामी घटबढ़ के कारण पोत-संबद्ध प्रभागों में राजस्व में अनुमानित कमी 1.4 करोड़ रुपए प्रतिवर्ष होने का अनुमान है।
- (v) यातायात में संभावित गिरावट के कारण पीओएल उत्पादों के घाटशुल्क में राजस्व में अनुमानित घाटा 8.35 करोड़ रुपए माना गया है।
- (vi) वेतन और मजूरी में वृद्धि के लिए वार्षिक बढ़ोतरी 5% मानी गई है। वर्ष 2005-08 के दौरान 200 रिक्त पदों को भरने के कारण 3 करोड़ रुपए के अतिरिक्त व्यय का अनुमान लगाया गया है। इसके अलावा, पत्तन कार्मिकों के लिए जनवरी, 2007 से प्रभावी संभावित मजूरी संशोधन के कारण वर्ष 2007-08 में वेतन और मजूरी के लिए 30 करोड़ रुपए का प्रावधान किया गया है।
- (vii) ईंधन/तेल में 11.05% और अन्य प्रचालनात्मक भंडारों में 10.15% की वार्षिक वृद्धि पर विचार किया गया है। अन्य सामान्य और मरम्मत एवं अनुसंधान व्यय के संबंध में वर्ष 2005-06 के लिए 5% वृद्धि तथा वर्ष 2006-07 और 2007-08 प्रत्येक के लिए 7% वृद्धि पर विचार किया गया है।
- (viii) प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुसार अधिवर्षिता निधि में किए गए अतिरिक्त अंशदान पर विचार नहीं किया गया है, तथापि, वर्ष 2004-05 में स्वैच्छिक सेवानिवृत्ति योजना (वीआरएस) के अंतर्गत सेवानिवृत्त होने वालों के लिए अनुग्रह राशि पर हुए व्यय को शामिल किया गया है, क्योंकि इस वीआरएस के प्रभाव का अगले दो वर्षों में पता चलेगा।

3.2 वीपीटी ने प्रस्तावित एसओआर में निम्नलिखित प्रमुख संशोधनों का प्रस्ताव किया है:-

- (i) टीएएमपी के दिशानिर्देशों के अनुसार पत्तन देयताओं और बर्थ किराया के लिए एकल स्लैब। टीएएमपी दिशानिर्देशों के अनुसार पायलिटेंज के लिए तीन स्तरीय ढांचा।
- (ii) दंडात्मक बर्थ किराया लगाने हेतु कार्यनिष्पादन के लिए मानदंडों का निर्धारण, प्रस्ताव में शामिल करने की वर्तमान प्रथा की बजाय बोर्ड को सौंपे जाने का प्रस्ताव है।

- (iii) कंटेनर पोतों को पत्तन देयताओं, पायलिटेंज और बर्थ किराया में विद्यमान छूट को वापस ले लिये जाने का प्रस्ताव है।
- (iv) विद्युतचालित घाट क्रेनों के प्रयोग द्वारा कार्गो प्रहस्तन के लिए 50 रुपए प्रति टन की दर पर प्रहस्तन प्रभार लागू करने का प्रस्ताव है। तदनुसार, क्रेन वाली बर्थों के लिए बिना क्रेन वाली बर्थों के समान बर्थ किराया प्रभार लगाने का प्रस्ताव है।
- (v) शुष्क बल्क कार्गो के पोतांतरण के लिए प्रस्तावित पत्तन देयताओं, पायलिटेंज और बर्थ किराया में 25% छूट।
- (vi) खाद्यानों, एल्युमीनियम और इसके उत्पादों, खाद्य तेलों, आर.आर. सामग्रियों जैसी कुछ कार्गो मर्चों के लिए घाटशुल्क दरों में अद्योगामी संशोधन किया गया है, जबकि अधिकतर मर्चों में 10% से 30% के बीच वृद्धि की गई है। क्रूड, पीओएल, एलपीजी, फॉस्फोरिक एसिड, चार्ज क्रोम, फैरो-मैंगनीज इत्यादि के लिए कोई वृद्धि प्रस्तावित नहीं की गई है। एलपीजी के लिए मात्रात्मक छूट संबंधी योजना प्रस्तावित की गई है।
- (vii) ब्रेक बल्क कार्गो के लिए भी 0.50 पैसे प्रति टन का प्रदूषण नियंत्रण प्रभार लागू करने का प्रस्ताव है।
- (viii) पंजीकृत मछवाही नावों/ट्रॉलरों के मामले में, पत्तन देयताओं, गोदी भाड़ा तथा घाटशुल्क सहित एक समेकित प्रभार का प्रस्ताव किया गया है।

3.3 नामावली पर कर्मचारियों, पेंशनभोगियों की पेंशन देयता तथा परिवार पेंशनभोगियों की पेंशन देयता का बीमाकृत मूल्य 885.00 करोड़ रुपए बताया गया है। पेंशन निधि (372.88 करोड़ रुपए) तथा प्रारक्षित राशि एवं अधिशेष राशि (44.72 करोड़ रुपए) में 31 मार्च, 2005 की स्थिति के अनुसार उपलब्ध अधिशेषों के समायोजन के पश्चात् 447.82 करोड़ रुपए की कमी है। पत्तन का प्रस्ताव पेंशन निधि में 100 करोड़ रुपए प्रतिवर्ष की वृद्धि करने का है। वर्ष 2005-06 के लिए 37.10 करोड़ रुपए के प्रत्याशित अधिशेष के समायोजन के पश्चात् यह कमी 62.90 करोड़ रुपए परिकलित की गई है। रेलवे से टर्मिनल प्रभारों, सम्पदा किरायों, रेलवे पार्श्वों से स्टॉक प्रभारों की आय की उपेक्षा करने के पश्चात् यह कमी वर्ष 2005-06 के लिए प्रचालनात्मक आय का लगभग 14.66% बैठती है। चूंकि 14.66% प्रयोक्ताओं पर एक भारी भार होगा, इसने सात वर्षों की अवधि के लिए निम्नलिखित विशेष उद्ग्रहण का प्रस्ताव किया है:-

क्रियाकलाप	प्रशुल्क मर्चें जिन पर विशेष दर प्रस्तावित है	प्रस्तावित विशेष दर % में	प्रतिवर्ष प्रत्याशित अतिरिक्त राजस्व
लौह-अयस्क प्रहस्तन क्रियाकलाप	लौह-अयस्क संवाहकों पर घाटशुल्क, टिपिंग एवं प्रहस्तन प्रभार, पोत प्रभार	10%	16.82 करोड़ रुपए
पीओएल प्रहस्तन क्रियाकलाप	पीओएल टैंकरों पर घाटशुल्क एवं यान संबंधित प्रभार	3%	13.07 करोड़ रुपए
लौह-अयस्क एवं पीओएल क्रियाकलाप के अलावा अन्य क्रियाकलाप	उम्र मंद 1 एवं 2 में उल्लिखित प्रभारों के अलावा एसओआर के अनुसार अन्य सभी प्रभारों पर	8%	32.81 करोड़ रुपए

4. निर्धारित परामर्शी प्रक्रियाविधि के अनुसार दीपीटी का प्रस्ताव विशाखा कंटेनर टर्मिनल प्राइवेट लि., विजाग सीपोर्ट लिमिटेड तथा अन्य संबंधित प्रयोक्ताओं/प्रयोक्ता संगठनों को उनकी अभ्युक्तियां प्राप्त करने हेतु अग्रेषित किया गया। उनसे प्राप्त अभ्युक्तियों को पुनः जानकारी एवं आगे और अभ्युक्ति के रूप में दीपीटी को अग्रेषित किया गया। दीपीटी ने अनुक्रिया स्वरूप अधिकांश प्रयोक्ता संगठनों की अभ्युक्तियों पर अपना उत्तर प्रस्तुत किया है।

5. प्रस्ताव का प्रारम्भिक सवाक्षा के आधार पर बीपीटी से विभिन्न मुद्दों पर अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण प्रस्तुत करने का अनुरोध किया गया। बीपीटी ने हमारे प्रश्नों के संबंध में अपने उत्तर प्रस्तुत किए हैं। हमारे द्वारा पूछे गए कुछ मुख्य प्रश्न तथा बीपीटी द्वारा प्रस्तुत उत्तर का सारांश निम्नानुसार है:-

क्रम सं.	हमारे प्रश्न	बीपीटी का उत्तर	
(i)	वर्ष 2000-01 तथा वर्ष 2001-02 के दो वर्षों के लिए वास्तविक आंकड़ों की तुलना में पिछले सामान्य संशोधन के समय इन दोनों वर्षों के लिए आय, व्यय तथा नियोजित पूंजी के अनुमानों में अंतर निर्दिष्ट करते हुए एक विवरण प्रस्तुत करें। अनुज्ञेय व्यय तथा अनुमत प्रतिफल को हिसाब में लेने के पश्चात अधिशेष/घाटे का प्रमाणात्मक आकलन करने के लिए वर्ष 2005-06 तक के लिए एक लागत विवरण भी निर्धारित प्रारूप में तैयार करें।	वास्तविक आंकड़ों की तुलना में पिछले सामान्य संशोधन के समय वर्ष 2000-01 तथा 2001-02 के लिए आय तथा व्यय एवं नियोजित पूंजी में अंतर निर्दिष्ट करते हुए विवरण तथा साथ ही वर्ष 2000-01 से वर्ष 2005-06 तक के लिए लागत विवरण भी प्रस्तुत कर दिए गए हैं। वर्ष 2000-01 से वर्ष 2005-06 की अवधि के लिए प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुसार संगणित अधिशेष/घाटा निम्नानुसार हैं:-	
		वर्ष	अधिशेष/घाटा लाख रुपए
		2000-01	(-) 8804.76
		2001-02	(-) 2566.87
		2002-03	(-) 1097.14
		2003-04	(+) 4808.00
		2004-05	(+) 9128.51
		2005-06	(+) 9835.79
जोड़	11303.56		
(ii)	(क) विशिष्ट पत्तन प्रयोक्ताओं के लिए औसत लागत (विद्यमान तथा प्रस्तावित प्रशुल्क स्तर पर) में परिवर्तन दर्शाते हुए एक विवरण प्रस्तुत करें।	विशिष्ट पत्तन प्रयोक्ताओं के लिए औसत लागत में लौह-अयस्क के लिए 4.43 रुपए प्रति टन, पीओएल के लिए 1.65 रुपए प्रति किलो, तापीय कोयले के लिए 5.07 रुपए प्रति टन तथा उर्वरक के लिए 15 रुपए प्रति टन की वृद्धि हो जाने का अनुमान लगाया गया है।	
		वर्ष 2006-07 से वर्ष 2008-09 के लिए श्रेणीवार औसत वित्तीय निहितार्थ प्रस्तुत किए गए हैं। प्रस्तावित प्रशुल्क पर औसत वित्तीय निहितार्थ का सारांश निम्न प्रकार है:-	
	(ख) चालू वर्ष के लिए तथा तदनंतर दो वर्षों के लिए प्रशुल्क प्रस्ताव का श्रेणीवार वार्षिक वित्तीय निहितार्थ भी प्रस्तुत करें।	वर्ष	प्रस्तावित प्रशुल्क पर प्रत्याशित अतिरिक्त राजस्व लाख रुपए
		2006-07	2079.52
		2007-08	1816.82
		2008-09	2176.60
		जोड़	6072.94
		तथापि, एचपीसीएल की पारस्परिक सहमति से इसका प्रस्ताव कच्चे तेल/पीओएल उत्पादों पर घाटशुल्क प्रभारों में पर्याप्त कमी करने का है, जो लगभग 30 करोड़ रुपए प्रति वर्ष होगी। संशोधन के कारण निवल वित्तीय निहितार्थ आय में 10 करोड़ रुपए प्रतिवर्ष की कमी होगा।	

क्रम सं.	हमारे प्रश्न	बीपीटी का उत्तर
(iii)	(क) वर्ष 2005-06 के लिए प्रशुल्क पूर्वानुमान तथा साथ ही आय एवं व्यय प्रक्षेपण (अनुमान) वर्ष 2005-06 के बजट अनुमानों के प्रक्षेपणों से भिन्न है। इन अंतरों के कारण स्पष्ट करें।	वर्ष 2005-06 के लिए प्रशुल्क पूर्वानुमान में संशोधन वर्ष 2004-05 में हासिल किए गए वास्तविक धूपट (उत्पादन) के साथ-साथ आयातकों एवं निर्यातकों द्वारा दिए गए संभावित प्रक्षेपणों को विचार में लिया गया है। सादृशतः संशोधित आय एवं व्यय प्रक्षेपणों को भी शामिल किया गया था, जो वर्ष 2005-06 के संशोधित अनुमानों के अनुसार हैं।
	(ख) पुष्टि करें कि क्या प्रशुल्क पूर्वानुमान पंचवर्षीय योजना/वार्षिक प्रक्षेपणों के अनुसार है। अंतर, यदि कोई हों, के कारण स्पष्ट करें।	पुष्टि की जाती है कि प्रशुल्क पूर्वानुमान मंत्रालय के साथ किए गए समझौता ज्ञापन में किए गए वास्तविक प्रक्षेपणों के अनुसरण में हैं।
(iv)	रेलवे तथा सम्पदा कार्यकलाप को अलग रखते हुए एक पृथक लागत विवरण तैयार करें। अलग-अलग कार्यकलाप विवरणों में भी ऐसा पृथक्करण करें। बीपीटी द्वारा प्रस्तुत लागत विवरण के अनुसार सम्पदा कार्यकलाप ने लगभग 64% की औसत घाटा स्थिति दर्शाई है। कार्गो तथा यान संबंधित कार्यकलाप से सम्पदा कार्यकलाप को आर्थिक-सहायता क्यों दी जाए?	रेलवे तथा सम्पदा कार्यकलापों को अलग रखते हुए लागत विवरण प्रस्तुत है। सम्पदा कार्यकलाप में घाटों को कार्गो तथा यान संबंधित प्रभागों द्वारा परस्पर आर्थिक-सहायता नहीं दी जा रही है। केवल पीओएल प्रहस्तन में अधिशेष द्वारा लौह-अयस्क/पैलेट (अभियांत्रिक) तथा पीओएल को छोड़कर अवशिष्ट कार्गो की सीएचएनएल एवं पीसीएल गतिविधियों में घाटे को प्रतिसंतुलित किया जा रहा है। इसने पीओएल घाटबुद्धि प्रभागों में कोई संशोधन प्रस्तावित नहीं किया है।
(v)	(क) वर्ष 2005-06 के बजट अनुमान में अनुमानित स्तर से 10% अधिक प्रशुल्क का प्रक्षेपण करने के बावजूद वर्ष 2005-06 के लिए आय प्रक्षेपणों में कमी के कारण स्पष्ट करें।	(क) प्रशुल्क प्रक्षेपणों में 50 लाख टन की वृद्धि के बावजूद वर्ष 2005-06 के बजट अनुमान की तुलना में वर्ष 2005-06 में कार्गो प्रहस्तन आय प्रक्षेपणों में कमी के मुख्य कारण तृतीय वैगन टिपलर में भारी खराबी आ जाने के परिणामस्वरूप अलदान के हस्त प्रहस्तन के कारण लौह-अयस्क की टिप्पल की गई मात्रा में कमी, गारा पाइपलाइन (4.2 मी.टन) के जरिए मै. एचजीपीएल द्वारा अयस्क शुल्कों की प्रत्याशित प्राप्ति-(इसका प्रभाव राजस्व में 22.55 करोड़ रुपए की कमी का होना है) है। इसके अतिरिक्त, बीओटी प्रचालकों अर्थात् वीएसपीएल को लगभग 42 लाख टन के यातायात के विपथन के प्रभाव स्वरूप राजस्व में 11.50 करोड़ रुपए की कमी हुई है तथा सरकारी निवेदनों के अनुसार तटीय कार्गो को 40% सिक्योरिटी देने के परिणामस्वरूप इसके राजस्व में 43.08 लाख रुपए की कमी होगी।

क्रम सं.	हमारे प्रश्न	बीपीटी का उत्तर
	(ख) विगत दो वर्षों के लिए कार्गो/कंटेनरों के औसत रुकने के समय का विश्लेषण प्रस्तुत करें। वर्ष 2005-06 से वर्ष 2007-08 तक विलम्ब शुल्क तथा भंडारण आय का अनुमान लगाने के लिए विचार में लिए गए औसत रुकने के समय को भी निर्दिष्ट करें।	चूंकि, विगत दो वर्षों के लिए भंडारण प्रभाओं की प्रतिशतता कार्गो प्रहस्तन एवं भंडारण आय में केवल 2 से 3 प्रतिशत हैं, कार्गोवार विलम्बशुल्क/भंडारण प्रभाओं पर जोर नहीं दिया जाना चाहिए।
	(ग) डॉलर मूल्यवर्गित प्रशुल्क की संगणना के लिए विचार में ली गई विदेशी मुद्रा विनिमय दर को निर्दिष्ट करें। विदेशी मुद्रा विनिमय दर में उतार-चढ़ाव के कारण अतिरिक्त आय, यदि कोई हो, की भी संगणना करे तथा उसे पृथक रूप से दर्शाए।	चूंकि, टीएएमपी के दिशानिर्देशों में यह उल्लेख है कि प्रवृत्त डॉलर विनिमय दर के संदर्भ में तटीय वरों के पुनर्कथन का सहारा नहीं लिया जाएगा। फरवरी, 2005 की स्थिति के अनुसार डॉलर दर अर्थात् 43.52 रुपए को तटीय यानों से आय का परिकलन करने के लिए हिसाब में लिया गया, विदेशी मुद्रा विनिमय दर में किसी उतार-चढ़ाव को विचार में नहीं लिया जाता। आय में परिवर्तन डॉलर विनिमय में प्रति एक रुपया अंतर पर 2.72 करोड़ रुपए होगा।
(vi)	पुष्टि करें कि क्या बीपीटी द्वारा किए गए लाइसेंस करार के अनुसार विशाखा कंटेनर टर्मिनल प्राइवेट लिमिटेड तथा विजाग सीपोर्ट लिमिटेड से प्राप्त रॉयल्टी आय को लागत विवरण में शामिल किया गया है। अनुमानों में शामिल की गई राशि को निर्दिष्ट करें तथा लागत विवरण में पृथक रूप से दर्शाएं। स्वामी पत्तन न्यास द्वारा निजी प्रचालन से प्राप्त राजस्व अंश/रॉयल्टी का उपयोग संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.83 में यथा-निर्धारितानुसार किया जाए।	बीपीटी द्वारा किए गए लाइसेंस करार के अनुसार बीओटी प्रचालकों में, वीसीटीपीएल तथा में, वीएसपी से प्राप्त रॉयल्टी आय को लागत विवरणों में शामिल नहीं किया गया है तथा प्रोफार्मा निलम्ब खाते को अपेक्षित प्रपत्र-9 (विवरण-vii) में प्रस्तुत किया गया है। चूंकि, आज की तिथि के अनुसार उक्त निलम्ब खाते में संचित राशि बहुत कम है, पत्तन अवसंरचना सुविधाओं के सृजन/आधुनिकीकरण के लिए कोई निर्माण कार्य नहीं किए गए। तथापि, उक्त निलम्ब खाते में उपलब्ध धनराशि को प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुसार पांच वर्षों की निर्धारित अवधि के भीतर व्यय कर दिया जाएगा।
(vii)	(क) वर्ष 2005-06 के लिए व्यय में कार्गो प्रहस्तन तथा भंडारण के संबंध में 13% पत्तन एवं गोदी सुविधा एवं सम्पदा में 8%, रेलवे में 10% की वृद्धि होने का अनुमान लगाया गया है एवं प्रबंधन तथा सामान्य उपरिधियों में भी वर्ष 2004-05 के वास्तविक आंकड़ों की तुलना में 8% की वृद्धि होने का अनुमान लगाया गया है। इसके अतिरिक्त, वर्ष 2007-08 के लिए व्यय में संगत विगत वर्ष 2006-07 की तुलना में लगभग 17% की वृद्धि होने का अनुमान लगाया गया है। विगत वर्षों की तुलना में प्रशुल्क अभिवृद्धि में कोई महत्वपूर्ण बढ़ोतरी नहीं हुई है तथा वर्ष 2006-07 तथा 2007-08 के लिए प्रशुल्क प्रक्षेपण वस्तुतः वर्ष 2005-06 के प्रशुल्क प्रक्षेपणों की तुलना में निम्नतर हैं। इस स्थिति के आलोक में, तथा साथ ही यह मानते हुए कि संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के	वर्ष 2004-05 के वास्तविक आंकड़ों की तुलना में वर्ष 2005-08 (सं.अ.) के लिए व्यय में सीएचएम कार्यकलाप में 13%, पीडीएफ कार्यस्थल तथा सम्पदा कार्यकलाप में 8%, रेलवे कार्यकलाप में 10% तथा एमजीए में 8% की वृद्धि हुई है। इसके कारण निम्नलिखित हैं:- (क) मजूरी और वेतन में सामान्य वृद्धि तथा 210 रिक्त पदों के प्रचालन के कारण वेतन तथा मजूरी में 306.50 लाख रुपए की वृद्धि। (ख) अन्य भंडारों एवं सामग्री में सामान्य मूल्यवृद्धि तथा कर्मचारियों को स्वर्ण मेडल जारी किए जाने के अतिरिक्त ईंधन तेल कीमतों में अत्यधिक वृद्धि के कारण भंडार व्यय में 488.57 लाख रुपए की वृद्धि।

क्रम सं.	इसारे प्रश्न	बीपीटी का उत्तर
	<p>खंड 2.5.1 के अनुसार व्यय प्रक्षेपणों में मूल्यवृद्धि सभी वस्तुओं के लिए थोक मूल्य सूचकांक के वर्तमान उतार-चढ़ाव के संवर्धन में होनी चाहिए, जो वर्ष 2004-05 के लिए 6.44% सूचित की गई है (अब वर्ष 2005-06 में घटकर 4.47%), बीपीटी द्वारा कथित स्तर से आगे विचार की गई लागत मूल्यवृद्धि का विशेष रूप से मजदूरी लागत, ईंधन भंडारों तथा मरम्मत एवं अनुष्ठान के संवर्धन में औचित्य दर्शाना आवश्यक है।</p>	<p>(ग) ईंधन लागत में मूल्यवृद्धि तथा तलकर्मण की जाने वाली मात्रा में प्रत्याशित वृद्धि के कारण तलकर्मण व्यय में 209.14 लाख रुपए की वृद्धि।</p> <p>(घ) अवकाश वेतन तथा पेंशन अंशदान की प्रतिपूर्ति एवं यात्रा भत्ते के अंतरण इत्यादि के कारण सीआईएसएफ पर व्यय में 329.29 लाख रुपए की वृद्धि।</p> <p>(ङ) प्रत्याशित चिकित्सा आवश्यकताओं के कारण चिकित्सा प्रतिपूर्ति व्यय में 44.08 लाख रुपए की वृद्धि।</p> <p>(च) आस्तियों में अन्य वर्षों के साथ-साथ नवअधिप्राप्त तलकर्मक, कर्मण नौका, तथा हाल ही में आरम्भ एफआरपी लांच तथा डब्ल्यूक्यू 7 गोदी के लिए किए गए 300 लाख रुपए के कारण मूल्यहास में वृद्धि।</p> <p>अनुमानों का औचित्य दर्शाने के लिए इसने वर्ष 2005-06 के लिए सितम्बर, 2005 तक वास्तविक आंकड़े प्रस्तुत किए हैं।</p>
	<p>(ख) वर्ष 2005-06 में 200 कर्मचारियों के प्रस्तावित वर्धन का यह स्पष्ट करते हुए औचित्य बताएं कि कंटेनर टर्मिनल तथा ईक्यू-8 एवं ईक्यू-9 गोदियों के लिए पूर्व में नियोजित जनशक्ति का इन प्रचालनों के निजीकरण के तदनंतर किस प्रकार उपयोग किया गया है।</p>	<p>वर्ष 2005-06 में 210 कर्मचारियों का प्रस्तावित वर्धन वर्ष 2001-02 तथा वर्ष 2004-05 के बीच पिछले चार वर्षों के दौरान सामान्य सेवानिवृत्तियों/मृत्यु के कारण हुई रिक्तियों को भरने के लिए था, क्योंकि प्रवेश स्तर के पदों पर भर्ती के ऊपर प्रतिबंध था, इस संबंध में प्रस्ताव को मंत्रालय द्वारा पत्र संख्या ए-12025/12/ 2004-पीई-II दिनांक 8.12.2004 के तहत अनुमोदित कर दिया गया है। ईक्यू-8 तथा ईक्यू-9 एवं कंटेनर टर्मिनल पर इससे पहले कोई जनशक्ति नियोजित नहीं थी, क्योंकि ये मूलतः बीओटी आधार पर परिकल्पित थे। अतः जनशक्ति के पुनःनियोजन का प्रश्न ही नहीं है।</p>
(viii)	<p>(क) इसी प्रकार पीओएल प्रशुल्क में 6% की कटौती की तुलना में वर्ष 2005-06 के लिए पीओएल गतिविधि से कार्गो प्रहस्तन आय में 13% की कमी करने के कारण स्पष्ट करें।</p>	<p>पीओएल प्रहस्तन के लिए कार्गो आय में अनानुपातिक कमी का मुख्य कारण कार्गो मिश्र में परिवर्तन का होना है अर्थात् आयातों के लिए 57.50 रुपए की तुलना में यानांतरण कार्गो उत्पादन घाटशुल्क प्रभारों में 8.50 रुपए प्रति कि.ली. की दर से वृद्धि।</p>
	<p>(ख) प्रशुल्क प्रक्षेपणों में 21% की वृद्धि के बावजूद वर्ष 2005-06 के लिए सामान्य कार्गो से भंडारण तथा प्रहस्तन आय में 1.5% की कमी की गई है। तदनंतर दो वर्षों के लिए आय में क्रमशः 8.5% तथा 7% की और कमी होने का अनुमान है, जो इस तथ्य के बावजूद है कि प्रशुल्क के वर्ष 2005-06 के लगभग</p>	<p>सामान्य कार्गो के प्रक्षेपण के वीएसपीएल तथा वीसीटीपीएल का कार्गो भी सम्मिलित है। यदि केवल बीपीटी के सामान्य कार्गो प्रशुल्क पर विचार किया जाना है तो वर्ष 2005-06 में 0.36 लाख टन की कमी हुई है। इसी प्रकार, सदृश विगत वर्षों की तुलना में वर्ष 2006-07 में</p>

क्रम सं.	हमारे प्रश्न	बीपीटी का उत्तर
	समस्तर पर होने का अनुमान है। प्रशुल्क तथा आय प्रक्षेपणों में ऐसे व्यापक अंतरों के कारण स्पष्ट करें।	14.40 लाख टन तथा वर्ष 2007-08 में 18.95 लाख टन की कमी हुई है। इन्हें भी लागत विवरणों में निर्दिष्ट किया गया था तथा इसलिए आय में कमी का होना प्रतीत हुआ।
	(ग) इस तथ्य को विशिष्ट क्रम से मान्य करते हुए कि वर्ष 2006-07 से 208-09 के दौरान प्रशुल्क के वर्ष 2004-05 के स्तर से कम होने का प्रक्षेपण किया गया है अथवा लगभग समस्तर पर होने का अनुमान लगाया गया है, इन वर्षों में प्रचालन लागतों में संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों में अनुमत स्तर से आगे मूल्य वृद्धि के कारण स्पष्ट करें।	अब प्रस्तुत संशोधित लागत विवरणों में शामिल प्रचालनात्मक व्यय अनुमान अनुमोदित सं.अ. 2005-06 तथा ब.अ. 2006-07 के अनुसार हैं। वृद्धि की प्रतिशतता सप्ताह विगत वर्षों की तुलना में वर्ष 2006-07 में 9.38% वर्ष 2007-08 में 13.62% तथा वर्ष 2008-09 में 5.42% है। पहली जनवरी, 2007 से देय मजूरी संशोधन के महीनजर वर्ष 2006-07 तथा वर्ष 2007-08 में वृद्धि की प्रतिशतता तुलनात्मक रूप से उच्चतर है। मजूरी संशोधन प्रभाव वर्ष 2006-07 के 3 महीनों के लिए 6 करोड़ रुपए होने का अनुमान लगाया गया है, क्योंकि यह पहली जनवरी 2007 से देय है। 15 अक्टूबर 2005 को आयोजित आईपीए बैठक में नीवहन सचिव द्वारा लिए गए निर्णय के अनुसार बीमा प्रीमियम के लिए 10 करोड़ रुपए प्रति वर्ष का प्रावधान किया गया है। वर्ष 2006-07 के लिए बजट का निरूपण करते समय इन अतिरिक्त प्रावधानों पर विचार नहीं किया गया था।
(ix)	(क) बीपीटी ने पूर्व में स्पष्ट किया था कि स्वेच्छिक सेवानिवृत्ति योजना के संबंध में अनुग्रह राशि को एक बारगी व्यय माना जाता है तथा इसलिए इसे लागत विवरण में शामिल नहीं किया जाता। वर्तमान प्रस्ताव में इसे शामिल करने के कारण स्पष्ट करें। ये आंकड़े वर्ष 2004-05 के वार्षिक लेखों के साथ मेल नहीं खाते।	एक बारगी स्वरूप की स्वेच्छिक सेवानिवृत्ति योजना की अनुग्रह राशि के भुगतानों को लागत विवरण में शामिल नहीं किया जाता था, किन्तु वर्ष 2004-05 में स्वेच्छिक सेवा निवृत्ति के लिए उपगत राशि, जिसे आयकर अधिनियम के अनुसार 5 वर्षों में परिशोधित किया जाना था, को इस वर्तमान प्रस्ताव में शामिल किया गया है, क्योंकि ऐसी स्वेच्छिक सेवानिवृत्ति योजना के लाभ इन कर्मचारियों के संबंध में मजूरी लागत में कमी के रूप में वर्तमान प्रशुल्क अवधि में उपार्जित होंगे।
	(ख) वर्ष 2005-06 से वर्ष 2007-08 के लिए पेंशन देयता के अनुमानों के आधार को स्पष्ट करें। साथ ही, यह प्रमाणित करें कि इस प्रावधान में विगत से संबंधित कोई देयता शामिल नहीं है।	भारतीय पत्तन संघ द्वारा किए गए बीमाकिक मूल्यांकन द्वारा 31.03.2004 की स्थिति के अनुसार पेंशन देयता 885 करोड़ रुपए निर्धारित की गई थी, जिसकी तुलना में 31.03.2005 तक पेंशन निधि को 372.66 करोड़ रुपए आबंटित किए गए थे तथा शेष राशि की पूर्ति 5 वर्षों के लिए 100 करोड़ रुपए का अंशदान करके राजस्व लेखों से किए जाने का प्रस्ताव है। तथापि, टीएएमपी के संशोधित दिशानिर्देशों के अनुसार, ऐसे अंशदानों को लागत विवरणों में



क्रम सं.	इसारे प्रश्न	बीपीटी का उत्तर
		<p>शामिल नहीं किया जाना है तथा सेवा निवृत्त कर्मचारियों के केवल वास्तविक पेंशन संवितरणों पर विचार किया जाता है।</p> <p>यह पुष्टि की जाती है कि किसी एक भारी व्यय यथा मजूरी/पेंशन में बकाया राशि, स्वेच्छिक सेवानिवृत्ति योजना की क्षतिपूर्ति इत्यादि पर संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.5.2 के अनुसार लागत विवरणों में विचार नहीं किया गया है, सिवाए स्वेच्छिक सेवानिवृत्ति के 2004-05 में किए गए अनुग्रह राशि के भुगतान के, जिसके लिए कारण स्पष्ट कर दिया गया है।</p>
(x)	मुख्य कार्यकलापों/उप-कार्यकलापों के लिए एकएमआई, वित्त एवं विविध व्यय (एफएमई) तथा प्रबंधन एवं सामान्य उपरिव्ययों (एमजीए) के संविभाजन का आधार स्पष्ट करें।	एफएमआई, एफएमई तथा एमजीए का आवंटन संशोधित लागत विवरण में संशोधित लागत प्रारूपों के अनुसार किया जाता है।
(xi)	पुष्टि करें कि क्या प्रमुख पस्तनों के मामले में मूल्यहास की संगणना संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.7.1 के अनुसार की गई है अर्थात् कम्पनी अधिनियम के अनुसार अपनाए गए जीवन मानदंडों का अनुसरण करते हुए सीधी रेखा विधि पर है।	मूल्यहास का आकलन नौवहन मंत्रालय के दिशानिर्देशों के अनुसार निर्धारित जीवन मानदंडों का अनुसरण करते हुए सीधी-रेखा विधि के आधार पर किया जाता है तथा कम्पनी अधिनियम-1956 के अनुसार नहीं।
(xii)	(क) प्रत्येक कार्यकलाप/उप-कार्यकलाप के लिए वर्ष 2005-06, 2006-07 तथा 2007-08 के दौरान पूर्ण तथा आरम्भ की जाने वाली परिसंपत्तियों की एक सूची प्रस्तुत करें। केवल ऐसी परिसंपत्तियों की गणना की जाए, जिन्हें इस अवधि के दौरान पूर्ण कर लिया जाएगा तथा आरम्भ कर दिया जाएगा।	वर्ष 2005-06, 2006-07 तथा 2007-08 के दौरान पूर्ण तथा आरम्भ की जाने वाली संभावित परिसंपत्तियों की सूची तथा चल रहे कार्य की प्रास्थिति प्रस्तुत है।
	(ख) पुष्टि करें कि सड़क संयोजकता परियोजना के मामले में सृजित परिसंपत्तियाँ अन्य रूप से बीपीटी की हैं तथा किसी एमपीवी या किसी अन्य व्यवस्था के स्वामित्वाधीन नहीं हैं। साथ ही पुष्टि करें कि चूगीकर आय, यदि कोई है, को लागत अनुमानों में विधिवत हिसाब में लिया गया है।	<p>सृजित परिसंपत्तियाँ अन्य रूप से बीपीटी के लिए नहीं हैं। सड़क संयोजकता परियोजना का विकास भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण के साथ संयुक्त उद्यम के रूप में किया गया है। इसके अप्रैल, 2006 तक पूरा हो जाने की संभावना है। 95 करोड़ रुपये की अनुमानित लागत में से 15 करोड़ रुपये बीपीटी द्वारा इक्विटी के हैं, 10 करोड़ रुपये अधीनस्थ ऋण के हैं तथा शेष राशि का वित्तपोषण भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण द्वारा किया गया था। चूगीकर का प्रश्न नहीं उठता, क्योंकि सड़क निर्माणधीन है।</p> <p>सड़क संयोजकता परियोजना संबंधी विभिन्न निर्माण कार्य जारी हैं तथा इसलिये इसे नियोजित पूंजी में शामिल नहीं किया गया है।</p>
	(ग) सकल ब्लॉक में प्रत्येक प्रस्तावित वर्धन के कारण यूनिट प्रचालन लागतों में कमी, यदि कोई हो, अतिरिक्त प्रशुल्क/व्यवसाय प्रक्षेपण, प्रचालनात्मक दक्षता में सुधार को निर्दिष्ट करें।	केवल भीतरी बंदरगाह को गहरा करके गहरे प्रवाह गोदी पर कर्गों को खाली करने तथा यान का अनावश्यक अंतरण समाप्त करने से प्रचालनात्मक कुशलता में सुधार आएगा। यूनिट

क्रम सं.	हमारे प्रश्न	बीपीटी का उत्तर
		प्रचालन लागत को कम करना महत्वपूर्ण नहीं है, क्योंकि इसमें व्यापार जगत के लिए बेहतर जहाज निष्पादन अंतर्निहित है।
	(घ) नियोजित पूंजी पर आय की संगणना के प्रयोजनार्थ कार्गो प्रहस्तन तथा यान संबंधित कार्यकलाप के संबंध में पूंजीगत परिसंपत्तियों को व्यवसाय परिसंपत्तियों, व्यवसाय संबंधित परिसंपत्तियों तथा सामाजिक देयता परिसंपत्तियों में पृथक्कीकृत करें। ऐसे पृथक्करण के आधार को भी स्पष्ट करें।	परिसंपत्तियों के सकल ब्लॉक को व्यवसाय परिसंपत्तियों, व्यवसाय संबंधित परिसंपत्तियों तथा सामाजिक दायित्व परिसंपत्तियों में उनके स्वरूप तथा उपयोग के प्रयोजन के आधार पर पृथक् किया गया है।
	(ङ) संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.9.9 में निर्धारित मानदंडों के अनुसार कार्यचालन पूंजी की ब्यौरेवार संगणना प्रस्तुत करें।	कार्यचालन पूंजी का परिकलन वर्ष 2004-05 के लिए वास्तविक आंकड़ों के अनुसार तथा सं.अ. 2005-06 एवं ब.अ. 2006-07 के बजट प्रस्तावों में लगाए गए पूर्वानुमानों के अनुसार किया गया है। वर्ष 2007-08 तथा 2008-09 के लिए अनुमान वर्तमान परिसंपत्तियों एवं देयताओं में परिवर्तनों को प्रभावित करने वाले वास्तविक यथार्थवादी कारकों के अनुसार लगाए गए हैं।
	(च) विभिन्न कार्यकलापों तथा उप-कार्यकलापों के बीच नियोजित पूंजी अर्थात् निवल नियत परिसंपत्तियों एवं कार्यचालन पूंजी के संविभाजन के आधार को निर्दिष्ट करें।	इसका संविभाजन प्रत्येक गतिविधि की पूंजीगत परिसंपत्तियों के आधार पर संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुसार किया गया है।
(xiii)	परिकल्पित अतिरिक्त पूंजी निवेश तथा प्रत्याशित उत्पादकता सुधारों को विधिवत शामिल करते हुए ब्यौरेवार संगणना सहित वर्ष 2005-06, 2006-07, 2007-08 तथा 2008-09 के दौरान पत्तन की निर्धारित क्षमता प्रस्तुत करें।	वर्ष 2004-05 के लिए पत्तन की निर्धारित क्षमता 49.65 मिलियन टन है तथा वर्ष 2005-06 में पश्चिमी क्वे-7 के आरम्भण से यह क्षमता 50.30 मिलियन टन हो जाएगी। क्षमता को और बढ़ाने के लिए अनुवर्ती वर्षों में कोई महत्वपूर्ण पूंजी निवेश नहीं है। बीपीटी पहले ही अपनी निर्धारित क्षमता से अधिक थ्रूपुट का प्रहस्तन कर रहा है। अनुवर्ती वर्षों में परिकल्पित पूंजी निवेश केवल इसकी निर्धारित क्षमताओं से अधिक वर्धित थ्रूपुटों का सामना करने के लिए प्रहस्तन सुविधाओं को बढ़ाने के लिए आशियत हैं।
<b>II. दरों का मान</b>		
(i)	खण्ड 1.1 सामान्य शर्तें तथा निबंधन	अलग-अलग कार्गो मर्दों के लिए प्रयोज्य दर के आधार पर घाटशुल्क की उद्ग्रहण करने के लिए टीएएमपी द्वारा दिए गए सुझाव जटिल हैं। इसलिए, प्रस्तावित प्रावधान को बनाए रखने का प्रस्ताव है।
(क)	विविध मर्दों के लिए उच्चतम दर पर घाटशुल्क दर उद्ग्रहण करने संबंधी टिप्पणी 4 में प्रस्तावित उपबंध में यह कथन करने के लिए संशोधन किया जाए कि ऐसे मामले में घाटशुल्क का उद्ग्रहण अलग-अलग कार्गो मर्दों के लिए प्रयोज्य दर पर आधारित होगा।	

क्रम सं.	हमारे प्रश्न	बीपीटी का उत्तर
	(ख) टिप्पणी 5 में प्रस्तावित प्रावधान में इस कथन का खंड शामिल करने के लिए आशोधन किया जाए कि बीपीटी भी अनुपूरक बिल नहीं बनाएगा अथवा बिलों को अल्प प्रभारित नहीं करेगा, यदि पत्तन को देय राशि 100/- रुपए या उससे कम है।	दिए गए सुझाव के अनुसार टिप्पणी 5 को निम्न प्रकार संशोधित कर दिया गया है:- "पत्तन न तो अनुपूरक बिल प्रभारित करेगा अथवा बिलों को अल्प प्रभारित करेगा न ही प्रतिदाय करेगा यदि देय/प्रतिदेय राशि 100/- रुपए से कम है।"
	(ग) मद संख्या 9 में प्रस्तावित प्रावधान को हमारे आदेश संख्या टीएमपी/4/2004-सामान्य दिनांक 7 जनवरी, 2005 तथा परवर्ती संशोधन दिनांक 15 जनवरी 2005 में यथा निर्धारित रियायती प्रशुल्क, तटीय यानों/कंटेनरों के लिए प्रयोज्य रियायती प्रशुल्क से संबंधित अन्य प्रावधानों को शामिल करने के लिए आशोधित किया जाए। दरों की संगत अनुसूची को भी उक्त आदेश में अनुमोदनानुसार तटीय कार्गो/यान/कंटेनरों पर प्रयोज्य रियायती प्रशुल्क निर्दिष्ट करते हुए स्पष्ट रूप से अद्यतन किया जाए।	टीएमपी द्वारा दिए गए सुझाव के अनुसार आशोधित। साथ ही पहली फरवरी, 2005 की स्थिति के अनुसार यथा प्रवृत्त 1 अमरीकी डॉलर = 43.52 रुपए के रूपांतरण घटक को अपनाते हुए तटीय यानों/कार्गो के लिए प्रयोज्य रियायती प्रशुल्क का निर्धारण किया गया है।
	(घ) विलम्बित भुगतानों/प्रतिदायों पर ब्याज से जुड़े 12(i) तथा (ii) पर प्रस्तावित प्रावधान को भारतीय स्टेट बैंक की प्रवृत्त प्रमुख उधार दर पर आधारित एक विशिष्ट ब्याज दर निर्धारित करके आशोधित किया जाए।	संगत टिप्पणियों को आशोधित करके 12.25% की दंडात्मक ब्याज दर निर्धारित की गई है।
	(ङ) प्रस्तावित टिप्पणी सं. 16 के संदर्भ में पत्तन उपकरण का बीमा करवाने तथा क्षतियों की वसूली बीमा कम्पनी से करने के संबंध में टिप्पणी करें।	यदि उपकरण का बीमा करवाया भी जाता है, तब भी क्षतियों की पूर्णतः प्रतिपूर्ति बीमा कम्पनी द्वारा नहीं की जाएगी। इसके अतिरिक्त, यदि उपकरण का बीमा कराया जाता है तो व्यापार जगत उपकरण के प्रयोग में सचेत नहीं रहेगा, क्योंकि बीमा सुरक्षा उपलब्ध होगी। इस प्रकार, पत्तन द्वारा उपकरण का बीमा करवाने से मुद्दे का निवारण नहीं होगा। यह अनुरोध किया जाता है कि टीएमपी इस पहलू पर सभी प्रमुख पत्तनों के लिए एक समरूप प्रविधि का सुझाव दे।
(ii)	खण्ड 2.1 पत्तन देयताएं विद्यमान दरों के मान में बाहरी बंदरगाह तथा शेष बंदरगाह में प्रवेश करने वाले पीओएल यानों के लिए पृथक दरें निर्धारित की गई हैं, जबकि प्रस्तावित दरों के मान में इन दोनों श्रेणियों के लिए प्रशुल्क का विलय कर दिया गया है तथा एक समान प्रशुल्क का निर्धारण किया गया है, पीओएल यानों तथा अवशिष्ट श्रेणी के संबंध में पत्तन देयताओं का यौक्तिकीकरण करने के आधार तथा प्रशुल्क के वर्तमान स्तर के संदर्भ में उसके प्रभाव को निर्दिष्ट करें।	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ मंत्रालय द्वारा गठित समिति की सिफारिश के आधार पर पीओएल यानों के लिए पत्तन देयताओं हेतु एक एकल स्लैब का प्रस्ताव किया गया है।</li> <li>➤ पीओएल के संबंध में दो भिन्न स्लैबों के लिए भारत औसत 0.2549 अमरीकी डॉलर बैठती है तथा तदनुसार पीओएल यानों के लिए 0.254 अमरीकी डॉलर का प्रस्ताव किया गया है।</li> </ul>

क्रम सं.	हमारे प्रश्न	बीबीटी का उत्तर
		<p>➤ अवशिष्ट श्रेणी के संबंध में दोनों प्रवृत्त स्लैबों के लिए भारित औसत 0.258 अमरीकी डॉलर है तथा 0.280 अमरीकी डॉलर की दर का परिकलन करने के लिए भारित औसत पर 10% की वृद्धि को ग्रहण किया गया है।</p> <p>➤ दोनों स्लैबों के इस एकीकरण के कारण, 10.7 मीटर क्यूबिट से अधिक अवशिष्ट श्रेणी यानों की पसन देयताओं में 3.5% की कमी होगी तथा 10.7 मीटर क्यूबिट तक के यानों के संबंध में 16% की वृद्धि होगी।</p> <p>➤ यह दृष्टिकोण 11 मीटर क्यूबिट तक के पैनामेक्स यानों के नौसंचालन के लिए आंतरिक बंदरगाह प्रवेश चैनल तथा टर्मिंग सर्किल को गहरा बनाने के लिए किए गए निवेश (30 करोड़ रुपए) के मद्देनजर अपनाया जा रहा है।</p>
(iii)	<p>अनुसूची 2.2-पालिटेज शुल्क:</p> <p>(क) पीओएल यानों तथा अवशिष्ट श्रेणी के संबंध में प्रथम स्लैब अर्थात् 30,000 जीआरटी तक तथा उसके समाहित, प्रस्तावित प्रशुल्क का परिकलन करने के आधार को स्पष्ट करें।</p>	<p>➤ वर्ष 2004-05 में यान आगमनों का विश्लेषण दर्शाता है कि 365 पीओएल यानों में से, 184 यान 10000 से 30000 जीआरटी की सीमा में हैं, 183 यान 30000 जीआरटी से अधिक के हैं तथा केवल 32 यान (अर्थात् 9%) 10000 जीआरटी तक की सीमा के अंतर्गत आते हैं। दो प्रबल श्रेणियों में से निम्नतम प्रवृत्त दर अर्थात् 0.344 अमरीकी डॉलर को प्रथम स्लैब अर्थात् 30000 जीआरटी तक के लिए अपनाया गया है तथा तत्पश्चात् अनुवर्ती स्लैबों के लिए समिति द्वारा निर्दिष्ट प्रविधि को अपनाया गया है।</p> <p>➤ इसके अतिरिक्त, 129 यान (30000 से 60000), जिन्हें विद्यमान दरों के मान के अनुसार 0.495 डॉलर प्रति जीआरटी का भुगतान करना होता है, अब 30000 जीआरटी से अधिक के लिए 0.275 डॉलर का भुगतान करेंगे अर्थात् 32% की कमी तथा 60000 जीआरटी से अधिक के शेष 54 यानों के लिए 39% की कमी होगी। इसके कारण राजस्व में लगभग 5 करोड़ रुपए की कमी होगी।</p>

क्रम सं.	हमारे प्रश्न	बीबीटी का उत्तर
		<p>➤ इस मुद्दे का निवारण केवल प्रथम स्लैब के लिए प्रमुख को बढ़ाकर किया जा सकता है, जो तब 30000 जीआरटी तक के यार्नों के लिए पायलिटेज शुल्क में असाधारण वृद्धि में परिणामी होगी। इस प्रकार निर्यात के लिए त्रि-स्तरीय संरचना को बजाए 0.344 अमरीकी डॉलर प्रति जीआरटी के एकल स्लैब को नियत करने के पहलू पर विचार करने का अनुरोध किया जाता है।</p> <p>➤ अवशिष्ट श्रेणी के संबंध में प्रचल श्रेणी पर प्रयोज्य 0.378 अमरीकी डॉलर को विद्यमान दर पर केवल 11% वृद्धि का प्रस्ताव किया गया है, जो प्रति जीआरटी 0.420 अमरीकी डॉलर बैठती है तथा तत्पश्चात अगले दो स्लैबों के लिए असाधारण पैमाने पर प्रस्तावित है।</p>
	(ख) प्रस्तावित न्यूनतम पायलिटेज शुल्क का आधार स्पष्ट करें।	<p>विशेषतः निम्नलिखित व्यय सहित कुल व्यय को विचार में लेते हुए न्यूनतम पायलिटेज शुल्क का प्रस्ताव किया गया था। इस पहलू की पुनरीक्षा की गई है तथा अब न्यूनतम प्रचालनात्मक व्यय को पूरा करने के लिए 1080 अमरीकी डॉलर का न्यूनतम पायलिटेज शुल्क नियत किया जाना प्रस्तावित है।</p>
	(ग) प्रस्तावित पायलिटेज शुल्क में शामिल कर्बन नोका सेवाओं की क्षमता के संबंध में कर्बन नोका की सहायता के बिना यान के संभालन के मामले में अनुसूची 2.2.2(ख) में पायलिटेज शुल्क में प्रस्तावित 55% सहायता का औचित्य बताएं।	<p>कर्बनाव संघटक पर व्यय में नौकर्य, गोदी में ठहरने तथा लंगर खाने एवं पायलिटेज पर व्यय का 55% सम्मिलित है। इसने इस संबंध में अपेक्षित व्योरे प्रस्तुत किए हैं।</p>
	(घ) कच्चे तेल/पेट्रोलियम टैंकर को लंगरगाह में अंतरित करने या उसकी पुनः अवस्थिति निर्धारण करने के संबंध में अनुसूची 2.2.3 के अंतर्गत क्रमांक (3) पर 639.54 डॉलर के प्रस्तावित शुल्क का आधार स्पष्ट करें।	<p>विद्यमान दरों के मान के अनुसार बाहरी बंदरगाह के भीतर पीओएल यार्नों को अंतरित करने के लिए प्रभार 639.54 अमरीकी डॉलर पर मुख्य निर्धारित किया गया है। इस प्रकार लंगर से/तक कच्चे तेल/पेट्रोलियम उत्पाद टैंकर को अंतरित करने के लिए खंड 2.2.3(1) 3 के अंतर्गत इसी दर का प्रस्ताव किया गया है। इस दर के अभाव में टीएस्सी निम्नलिखित वर्षों के अनुसार इन अंतरणों को प्रस्तावित माना जाना है तथा पायलिटेज प्रभार उद्घाटित किए जाने हैं, जो अंतरण प्रभारों की तुलना में अपेक्षाकृत उच्च हैं।</p>

क्रम सं.	हमारे प्रश्न	बीपीटी का उत्तर
	(ड) पीओएल यानों के लिए अंतरण प्रभारों में शामिल विद्यमान लागत संघटक प्रस्तुत करें। साथ ही अनुसूची 2.2.3 के अंतर्गत मद सं. (ii) के लिए प्रस्तावित शुल्क का औचित्य बताने के लिए दो से अधिक कर्षण नावों की व्यवस्था करने में अंतर्ग्रस्त अतिरिक्त लागत भी प्रस्तुत करें। पीओएल यानों के लिए अंतरण प्रभार पीओएल यानों के अंतरण के लिए अपेक्षित कर्षण नावों की संख्या की लागत सहित सम्मिश्र होने चाहिए।	अतिरिक्त कर्षणाव संघटक के लिए खंड 2.2.3(ii) के अंतर्गत प्रस्तावित प्रभार विद्यमान दरों के मान के अनुसार हैं। इन दरों को बीपीटी, एमसीआई, तथा व्यापार संघ के बीच हुई सहमति के आधार पर मार्च, 2003 में टीएएमपी द्वारा अनुमोदित कर दिया गया था।
	(च) पीओएल यानों को छोड़कर अन्यो के संबंध में अनुसूची 2.2.3 की मद (iii) के अंतर्गत प्रस्तावित अंतरण प्रभार के आधार को स्पष्ट करें।	पीओएल से भिन्न कार्गो के संबंध में पायलिटेज के अंतर्गत प्रथम स्लैब के लिए प्रस्तावित औसत प्रशुल्क 0.5165 अमरीकी डॉलर है। इस प्रशुल्क पर 32.5% प्रयोज्य करने पर पीओएल को छोड़कर अन्य कार्गो के लिए अंतरण प्रभार 0.168 अमरीकी डॉलर बैठते हैं। 32.5 की प्रतिशतता को प्रथम दो स्लैबों के लिए अवशिष्ट श्रेणी हेतु पायलिटेज संघटक में अंतरण प्रभारों के विद्यमान अनुपात के आधार पर अपनाया गया है। चूंकि, इन दरों को अपनाने से 10000 जीआरटी तक के यानों के लिए विद्यमान दर की तुलना में 40% की वृद्धि होती है, छोटी श्रेणी के यानों के लिए अतिरिक्त भार को न्यूनतम करने के उद्देश्य से 10,000 जीआरटी तक के लिए 10% की छूट देने का प्रस्ताव है।
	(छ) पत्तन की कर्षण नावों के प्रयोग के बिना बंदरगाह यान नियमावली के अंतर्गत, प्रचालित यानों के संबंध में अनुसूची 2.2.3(iii) के क्रमांक 4 पर 5/- रुपए प्रति जीआरटी के प्रस्तावित प्रशुल्क का आधार स्पष्ट करें।	बंदरगाह क्राफ्ट के लिए विचारित औसत जीआरटी = 400 जीआरटी। टीएएमपी ने हाल ही में पायलट लांच प्रभार को प्रति संचालन 2034/- रुपए अनुमोदित किया है। तदनुसार, इस सेवा के लिए प्रति जीआरटी दर 5/- रुपए प्रस्तावित है।
	(ज) विद्यमान दरों के मान की अनुसूची 2.4.2 के अंतर्गत टिप्पणी 4 पर पत्तन सुविधा की परिभाषा से विभिन्न प्रावधानों का लोप करने के कारण स्पष्ट करें।	पत्तन सुविधा के रूप में परिभाषित विद्यमान पाँच खंडों में से प्रथम खंड को प्रस्तावित दरों के मान में शामिल किया गया है। शेष चार खंडों को, जिनमें ड्राफ्ट/एलओए प्रतिबंध के कारण यानों का अंतरण, संलग्न गोदी पर खतरनाक कार्गो यान को ठहराने के लिए अंतरण इत्यादि जैसी घटनाएं शामिल हैं, पत्तन सुविधा हेतु अंतरण नहीं माना जा सकता। ऐसे मामलों को शामिल करने के लिए 2.2.4(2)(ii) में निम्नलिखित खंड को शामिल किया गया है:- "किसी अन्य यान की सुविधा या लाभ के लिए किसी यान को अंतरित करने/पायलिटेज करने

क्रम सं.	हमारे प्रश्न	बीपीटी का उत्तर
		<p>के लिए लाभान्वित होने वाला यान अंतरित किए जाने वाले यान को अंतरित तथा पुनः अवस्थित करने के लिए अंतरण/पायलिटैज प्रभार अदा करने के लिए उत्तरदायी होगा।"</p> <p>इसके अतिरिक्त प्रथम अंतरण के लिए प्रयोज्य प्रभारों में 50% की छूट देने का प्रस्ताव है। जब भी यान खाली होने के पश्चात या आपर्टेपिंग के लिए अंतरित होता है तथा अवशिष्ट श्रेणी के लिए 10,000 जीआरटी तक के यानों के लिए अंतरण प्रभारों में 10% की छूट देने का प्रस्ताव है।</p>
	(झ) विशेष रूप से कंटेनर यानों के संबंध में 25% के अतिरिक्त पायलिटैज शुल्क के भुगतान पर प्राथमिकता संघलन अनुमत करने के संबंध में टिप्पणी सं. (8) पर प्रस्तावित प्रावधान के लिए कारण स्पष्ट करें।	<p>कुछ समय से, कंटेनर प्रचालन कंटेनर यानों को संचालन प्राथमिकता प्रदान करने के लिए पत्तन से अनुरोध कर रहे हैं। इसे ध्यान में रखते हुए, यह दर प्रस्तावित की गई थी। व्यापार जगत से इस पर चर्चा कर ली गई है तथा इसे अब घटा दिया गया है।</p>
(iv)	<p>अनुसूची 2.3-बर्थ किराया प्रभार:</p> <p>(क) लौह-अयस्क यानों के मामले के डीडब्ल्यूटी पर आधारित विद्यमान गोदी भाड़ा तथा पीओएल यानों के लिए जीआरटी स्लैब-वार दरों के स्थान पर एकल गोदी भाड़ा दर का परिकलन करने के आधार को स्पष्ट करें। एक सरलीकृत विवरण प्रस्तुत करें जिसमें यानों की संख्या, विगत दो वर्षों के लिए प्रहस्तित यानों का औसत जीआरटी तथा लौह-अयस्क यानों एवं पीओएल यानों, दोनों के संबंध में प्रत्येक विद्यमान स्लैब से अर्जित आय को समान जीआरटी यानों के प्रहस्तन के लिए प्रस्तावित एकल गोदी भाड़ा पर प्रत्याशित आय की तुलना में दर्शाया जाए।</p>	<p>➤ लौह-अयस्क के संबंध में 40,000 जीआरटी से अधिक (70,000 डीडब्ल्यूटी से अधिक) तथा 40,000 जीआरटी तक के यानों के लिए भारित औसत 0.0063 अमरीकी डॉलर प्रति जीआरटी प्रति घंटा परिकलित की गई। 20% की वृद्धि अपनाने के पश्चात दर 0.0076 अमरीकी डॉलर प्रति जीआरटी प्रति घंटा परिकलित की गई, जिसे पूर्णांकित करके 0.0080 अमरीकी डॉलर कर दिया गया है। इस संदर्भ में यह उल्लेख करना आवश्यक है कि वर्ष 2004-05 में 238 यानों में से 50 यान 40,000 जीआरटी तथा अधिक की सीमा के आते थे। इस प्रकार 0.0080 अमरीकी डॉलर प्रति जीआरटी प्रति घंटा की प्रस्तावित दर का प्रभाव केवल 21% यानों पर पड़ेगा तथा शेष 188 यानों (79%) के लिए दर विद्यमान दर पर कायम रखी गई है।</p> <p>➤ पीओएल यानों के संबंध में समान कार्यवाई की गई तथा इस प्रकार 0.00133 अमरीकी डॉलर पर यथा परिकलित भारित औसत में 10% की वृद्धि की गई है तथा इसे 0.0015 अमरीकी डॉलर पर पूर्णांकित कर दिया गया है। वर्ष 2004-05 के लिए पीओएल के संबंध में बर्थ किराया पर निवल प्रभाव भी बीपीटी द्वारा प्रस्तुत किया गया है।</p>

क्रम सं.	हमारे प्रश्न	बीबीटी का उत्तर
		<p>➤ इसने प्रस्तावित दर पर लीड-अयस्क यानों तथा पीओएल यानों से क्रमशः 244.13 लाख रुपए तथा 27.73 लाख रुपए प्रति वर्ष के अतिरिक्त राजस्व का अनुमान लगाया है।</p>
	<p>(ख) क्रेन-मिन्न गोदियों/क्रेन गोदियों के लिए गोदी भाड़ा निर्धारित करने वाले विद्यमान दरों के मान की तुलना में गोदी की अवस्थिति अर्थात् बाहरी बंदरगाह या शेष बंदरगाह, पर आधारित "अवशिष्ट श्रेणी" के लिए गोदी भाड़ा प्रस्तावित करने के कारण प्रस्तुत करें। साथ ही प्रस्तावित प्रशुल्क के परिकलन का आधार प्रस्तुत करें।</p> <p>साथ ही एक सरलीकृत विवरण प्रस्तुत करें जिसमें यानों की मरम्मत, अवशिष्ट श्रेणी के लिए प्रवृत्त दरों के मान में निर्धारित स्लैब के जीआरटी के लिए विगत दो वर्षों के लिए प्रहस्तन किए गए यानों का औसत जीआरटी, अर्जित आय को यानों के समान स्तर के जीआरटी के लिए प्रस्तावित प्रशुल्क पर प्रत्याशित आय की तुलना में दर्शाया गया हो।</p>	<p>➤ अवशिष्ट श्रेणी के लिए भारत औसत गोदी किराया 0.0028 अमरीकी डॉलर प्रति जीआरटी प्रति घंटा परिकलित किया गया है। सभी गोदियों के लिए उच्चतर क्षमता क्रेनों की व्यवस्था की गई है तथा इनके अनुक्षण पर उपगत प्रचालनात्मक व्यय वर्ष 2004-05 में लगभग 19 करोड़ रुपए है। इस लागत को वसूल करने के लिए प्रति जीआरटी प्रति घंटा अपेक्षित दर 0.0092 अमरीकी डॉलर प्रति घंटा तथा वित्त एवं विविध व्यय को निकाल कर 0.0080 अमरीकी डॉलर प्रति जीआरटी प्रति घंटा है।</p> <p>➤ प्रचालनात्मक व्यय के एक भाग को वसूल करने के लिए इसमें क्रेन गोदियों के संबंध में 0.0038 अमरीकी डॉलर प्रति जीआरटी/घंटा की दर का तथा क्रेन-मिन्न गोदियों के लिए इस दर के 50% का प्रस्ताव दरों के संशोधित मान में किया है, जैसाकि व्यापार जगत द्वारा सम्मत हुआ है।</p> <p>➤ बंदरगाह यान नियमावली के अंतर्गत चलने वाले यान के लिए गोदी किराया प्रभाव 10 पैसे प्रति जीआरटी प्रति घंटा या उसके भाग के लिए प्रस्तावित है, जो क्रेन गोदियों पर तटीय यानों के लिए प्रस्तावित गोदी किराया के समस्तर पर है।</p>
	<p>(ग) यह उल्लेख करते हुए एक शर्त शामिल करें कि उस अवधि के लिए कोई गोदी भाड़ा उद्ग्रहीत नहीं किया जाएगा, जब यान पत्तन उपकरण के खराब होने या विद्युत विफलता अथवा पत्तन पर आरोप्य किसी अन्य कारण से लगातार एक घंटे या अधिक के लिए खाली खड़े रहें।</p>	<p>घाट शुल्कों की उपलब्धता 99% पर अति उच्च है तथा यह मुख्य पत्तनों में उच्चतम है। इस प्रकार विद्युत घाट क्रेनों के खराब हो जाने के कारण या विद्युत विफलता के कारण लगातार एक घंटे या उससे अधिक समय तक खाली रहने का प्रश्न ही नहीं उठता। तथापि, जैसाकि सुझाव दिया गया है, निम्नानुसार एक खंड शामिल किया गया है:-</p> <p>"2.3.4(4) कोई गोदी किराया उद्ग्रहीत नहीं किया जाएगा, जब संयंत्र के खराब होने पर यान गोदियों पर निरर्थक खड़े रहें, यदि ऐसी खराबी कार्यों के कारण को छोड़ कर, किसी अन्य कारण से निरंतर एक घंटे या अधिक समय के लिए होती है।</p>



क्रम सं.	हमारे प्रश्न	वीपीटी का उत्तर
		2.3.4 (9) उस गोदी पर सभी तट क्रेनों की अनुपलब्धता/खराबी के कारण गोदी पर निरर्थक खड़े रहने की अवधि के लिए गोदी किराए का उद्ग्रहण नहीं किया जाएगा, यदि ऐसा एक घंटे या उससे अधिक के लिए होता है।"
	(घ) इस तथ्य के आलोक में कि संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 6.5.2 में गोदी भाड़ा एक सम्मिश्र गोदी भाड़ा शुल्क होना अपेक्षित है, जिसमें क्रेन संबंधी संघटक शामिल है तथा विद्यमान गोदी भाड़ा भी इसी सिद्धांत के समनुरूप है। बाहरी बंदरगाह को छोड़कर अन्य गोदियों पर खड़े यानों की अवशिष्ट श्रेणी के मामले में क्रेन संबंधी संघटक के लिए 50/ रुपए के प्रस्ताव के कारण स्पष्ट करें।	व्यापार जगत द्वारा किए गए प्रस्तुतीकरणों के मद्देनज़र, तट क्रेन के लिए प्रस्तावित दर को वापस ले लिया गया है तथा सम्मिश्र गोदी किराए का प्रस्ताव किया गया है।
(v)	अनुसूची 2.3.2(ख) सड़क-आश्रय प्रभार: (क) क्रेन-भिन्न गोदी भाड़ा प्रभार के 50% पर सड़क-आश्रय प्रभारों का उद्ग्रहण प्रस्तावित है, किन्तु अनुसूची 2.3.1 में क्रेन/क्रेन-भिन्न गोदियों के लिए पृथक दरें निर्धारित नहीं की गई हैं। वीपीटी इस मद की जांच करे तथा प्रस्तावित दरों के मान में आवश्यक आशोधन करें।	इस विसंगति को अब सुधार दिया गया है तथा सड़क-आश्रय प्रभारों के संबंध में यथा-स्थिति बनाए रखने का प्रस्ताव है। विद्यमान दर जारी रहेगी।
	(ख) पिछले सामान्य संशोधन आदेश को अनुमोदित करते समय इस प्राधिकरण ने वीपीटी को विशिष्ट रूप से यह सलाह दी थी कि वह बंदरगाह के सामीप्य, उपलब्ध गहराई इत्यादि को गोदी भाड़ा से संबद्ध किए बिना विचार में लेते हुए एक अधिक युक्तिसंगत सड़क-आश्रय प्रभारों का प्रस्ताव करें। पूर्व में दिए गए इस परामर्श पर विधिवत विचार करते हुए प्रस्तावित दरों की पुनरीक्षा की जाए।	सड़क-आश्रय प्रभारों को गोदी किराया से संबद्ध करना केवल इस तथ्य के दृष्टिगत तर्क संगत है कि लंगरगाह भी एक लंगर डालने वाली गोदी के समान है।
	(ग) वीपीटी तथा संबंधित प्रयोगकर्ताओं के बीच हुई सहमति के आधार पर अनुमोदित दो शर्तों [आदेश सं. टीएमपी/104/2001-वीपीटी-पैरा 13.1(viii)(ग) एवं (छ) ], जिनमें गोदी में खड़े होने से पूर्व पहले 24 घंटों तक रोडस्टेड उद्ग्रहण से छूट, लौह अयस्क यानों को आरम्भिक प्रविष्टि के समय रोड स्टैड के उद्ग्रहण से छूट तथा सड़क पर लंगर डालने वाले तथा समुद्र की ओर जाने वाले (यानांतरण के लिए नामित टैंकरों को छोड़कर) यानों के मामले में रोड स्टैड का उद्ग्रहण शामिल है, को प्रस्तावित दरों के मान में शामिल नहीं पाया गया है, वीपीटी इसए शामिल करने पर विचार करें अथवा इन प्रावधानों का लोप करने के कारण स्पष्ट करें।	सड़क पर खड़े किए जाने वाले पोतों तथा समुद्र की ओर जाने वाले यानों के मामले में सड़क-आश्रय प्रभारों का उद्ग्रहण करने की शर्तों को शामिल न करने के कारण इसकी अव्यवहार्यता के दृष्टिगत है। अन्य दो खंडों को अब शामिल कर लिया गया है।

क्रम सं.	हमारे प्रश्न	वीपीटी का उत्तर
(vi)	<p>अनुसूची 2.3.3-अतिरिक्त बर्थ किराया:-</p> <p>(क) प्रस्तावित टिप्पणी (i) में वीपीटी के न्यासी बोर्ड को लदान/उतसाई मानदंडों का निर्धारण करने के लिए निर्मुक्त विवेकाधिकार दिए गए हैं। दरों के मान में मानदंडों को नियत करने के लिए अपनाए जाने वाले सिद्धांतों का निर्धारण करना अधिक समुचित होगा, जिनके अधीन बोर्ड कार्य करे। वास्तविक मानदंड ऐसे सिद्धांतों का अनुसरण करने वाले वीपीटी द्वारा अधिसूचित किए जाएंगे। लदान/उतसाई मानदंड नियत करने के लिए अनुमान किए जाने वाले सिद्धांतों को शामिल करने के लिए प्रस्तावित प्रावधान में उपयुक्त प्रकार से संशोधन किया जाए।</p>	<p>दरों के मान में मानदंडों का निर्धारण करने के लिए अनुसरण किए जाने वाले सिद्धांत का निर्धारण करने का टीएएमपी का सुझाव स्वीकार्य है। तदनुसार, दरों के मान में अनुसरण किए जाने वाले सिद्धांतों को शामिल किया गया है [खंड 2.3.3(क) अर्थात् कम निष्पादन के लिए दंड] मानदंडों का निर्धारण इस प्रयोजनार्थ गठित एक विशिष्ट समिति को सौंपे जाने का प्रस्ताव है। मानदंडों का परिकलन करने के लिए छूट दी जाने वाली अवधियों तथा अन्य मुद्दों का निर्णय समिति द्वारा किया जाएगा।</p>
	<p>(ख) आऊटपुट मानदंडों से आगे यान के अधिक समय तक ठहरने के लिए अविशिष्ट गोदी भाड़ा के उद्ग्रहण के लिए यान के गोदी अधिभोग का परिकलन करते समय, पत्तन पर आरोप्य कारणों से प्रचालन रोकें जाने से पत्तन द्वारा सामान्य स्थिति बहाल किए जाने तक के समय को निकाल दिया जाना चाहिए।</p>	<p>इस प्रयोजनार्थ गठित समिति प्रत्येक मामले के गुणावगुणों का निर्णय करेगी।</p>
	<p>(ग) जब वीपीटी यानों से किसी निष्पादन आश्वासन की आशा करता है तो पत्तन की ओर से कुशलता के अर्थ में प्रतिरूप आश्वासन का प्रकटन भी किया जाना चाहिए।</p>	<p>इसकी जांच की जाएगी तथा यथा-समय में एक उपयुक्त प्रस्ताव प्रस्तुत किया जाएगा।</p>
	<p>(घ) कृपया, एक विश्लेषण प्रस्तुत करें कि पिछले तीन वर्षों अर्थात् 2002-03, 2003-04 तथा 2004-05 की अवधि के दौरान कितने यान गोदी पर निर्धारित समय से अधिक खड़े रहे, अधिक समय तक खड़े रहने की अवधि क्या थी तथा इस दौरान पत्तन द्वारा कितना दंडात्मक गोदी भाड़ा संग्रहीत किया गया।</p>	<p>वर्ष 2004-05 के दौरान, 1805 यानों में से 81 यानों पर दंडात्मक गोदी किराया प्रभारित हुआ तथा पत्तन द्वारा संग्रहीत राशि 49.89 लाख रुपए है।</p>
	<p>(ङ) यान के समय से अधिक ठहरने के लिए प्रत्येक 6 घंटे के लिए श्रेणीकृत आधार पर विद्यमान दंडात्मक गोदी भाड़े की तुलना में गोदी पर यानों के निर्धारित समय से अधिक दर तक ठहरने के लिए प्रयोज्य गोदी भाड़े के दो गुने अतिरिक्त गोदी भाड़ा का प्रस्ताव करने के कारण स्पष्ट करें।</p>	<p>प्रस्तावित आशोधन संगणना की सरलता के लिए है। अब संशोधित दरों के मान में सामान्य गोदी किराए के समतुल्य अतिरिक्त गोदी किराए के उद्ग्रहण का प्रस्ताव किया गया है।</p>
	<p>(च) (iv) तथा (v) पर प्रस्तावित प्रावधान की शुरुआत करने के कारण बताने की आवश्यकता है, जो अतिरिक्त गोदी भाड़ा के उद्ग्रहण के बारे में है, जब उसमें विनिर्दिष्ट परिस्थितियों में जहाज या जहाज के मालिक की पैलेटों का अभियांत्रिक लदान नहीं किया जा सकता तथा साथ ही डिस्चार्ज की पूर्ति के दस घंटे पहले गोदी खाली करने का नोटिस जारी किए जाने के पश्चात विनिर्दिष्ट अवधि में गोदी का अधिक उपभोग किया गया हो, क्योंकि ये प्रावधान विद्यमान दरों के मान में प्रवृत्त नहीं हैं।</p>	<p>लौह-अयरक यानों के संबंध में काफी समय डि-बैलास्टिंग में नष्ट हो जाता है, विशेष रूप से अपेक्षाकृत छोटे तथा पुराने जाहजों के मामले में। चूंकि, लौह-अयरक यातायात में वृद्धि के मद्देनजर गोदी के लिए मांग अत्यधिक उच्च है, डि-बैलास्टिंग के लिए मानदंड निर्धारित करने की आवश्यकता उत्पन्न हुई है। व्यापार जगत के साथ विचार-विमर्श करने के पश्चात यह प्रावधान शामिल किया गया है। टिप्पणी (v) के संबंध में उसे केवल गोदी की मांग होने पर निर्धारित</p>

क्रम सं.	हमारे प्रश्न	बीपीटी का उत्तर
		समय से अधिक ठहरने के लिए दंड लगाने हेतु व्यापार जगत के अनुरोध के अनुसार शामिल किया गया है।
(vii)	अनुसूची 2.3.4-बर्थ किराया से संबंधित सामान्य टिप्पणियां (क) अतिरिक्त प्रभार पर निकासी प्राथमिकता बर्थिंग की प्रणाली इस विषय पर सरकार के दिशानिर्देशों के आधार पर प्रचालित है, यदि बीपीटी का इस विशिष्ट मद के लिए विद्यमान व्यवस्था में कोई परिवर्तन करने का प्रस्ताव है तो कृपया सरकार का अनुमोदन प्राप्त किया जाए तथा हमें अग्रेषित किया जाए।	प्रस्तावित किए गए दरों के संशोधित मान में इस संबंध में सरकार के विद्यमान दिशानिर्देशों से कोई विपथन नहीं किया गया है।
	(ख) यदि यान को गोदी में खड़े करने के लिए स्पेसर के रूप में बाजों/भारी बोझ ले जाने वाली नाव का प्रयोग किया जाता है तो टिप्पणी (9) पर प्रयोज्य गोदी भाड़ा के 30% की प्रस्तावित दर को प्रदत्त सेवा की लागत के संदर्भ में स्पष्ट करें।	इस खंड को अब हटा दिया गया है, क्योंकि बीपीटी के यानों के बेड़े में वर्तमान में कोई बाज नहीं है तथा आगे अधिप्राप्त करने का कोई प्रस्ताव नहीं है।
(viii)	अनुसूची 3.1 कच्चे तेल/पीओएल के यानांतरण के लिए समेकित प्रभार: (क) कच्चे तेल के यानांतरण के लिए समेकित प्रभारों को 4.25 लाख रुपए प्रति यात्रा से घटाकर 3.00 लाख रुपए प्रति यात्रा करने के कारण आय में वर्ष 2005-06, 2006-07 तथा 2007-08 के दौरान कमी प्रस्तुत करें। स्पष्ट करें कि क्या प्रशुल्क में कमी से ऐसी राजस्व हानि को प्रतिसंतुलित करने के लिए पर्याप्त प्रमात्रा में कारोबार आकृष्ट होगा।	वर्ष 2004-05 में इस पत्तन पर 47 मंदर टैंकरों ने तेल के यानांतरण के लिए यात्रा की। वर्ष 2005-06 के यातायात के यानांतरण के इसी स्तर का अनुमान लगाते हुए समेकित प्रभारों में प्रस्तावित कमी के कारण आय में प्रत्याशित कमी 59 लाख रुपए होने का अनुमान लगाया गया है। प्रस्तावित कमी प्रशुल्क को काकीनाड़ा पत्तन में उद्ग्रहित प्रशुल्क के समतुल्य बनाने के लिए है, जो इसी कार्गो के लिए प्रतिस्पर्धी है। तथापि, चूंकि प्रति किलो 2/- रुपए का घाटशुल्क उद्ग्रहित करने के मुद्दे पर व्यापार जगत के साथ सर्वसम्मति नहीं हो पाई, यदि यान आंशिक यानांतरणों के पश्चात शेष कार्गो उतारने के लिए बाहरी बंदरगाह में अंतर्गत हो जाता है, यथास्थिति बनाए रखने का प्रस्ताव है अर्थात् समेकित प्रभारों के लिए 4.25 लाख रुपए।
	(ख) पीओएल के यानांतरण के लिए प्रमात्राओं के आधार पर विद्यमान स्लैब की तुलना में प्रति यात्रा 3.5 लाख रुपए की एकसमान दर के समेकित प्रभारों का प्रस्ताव किया गया है। इस प्रशुल्क मद के लिए प्रस्तावित दर बीपीटी के इस दावे की विरोधी है कि पीओएल के लिए कोई वृद्धि प्रस्तावित नहीं है। इस कार्यकलाप में दर्शाई गई अधिशेष स्थिति के दृष्टिगत विद्यमान मात्रात्मक छूट संबंधी योजना को बंद कर देने के कारण स्पष्ट करें।	➤ वर्ष 2004-05 के दौरान केवल तीन उत्पाद टैंकरों का यानांतरण के लिए पत्तन में प्रवेश हुआ, जबकि वर्तमान वर्ष में अक्टूबर, 2005 तक बाहरी बंदरगाह पर केवल एक उत्पाद टैंकर का प्रहरतन किया गया। विद्यमान दरों के मान के अनुसार, विभिन्न स्लैबों के लिए दरों का निर्धारण किया जाता है तथा द्वितीय स्लैब केवल तभी प्रयोज्य है, यदि यातायात एक तिमाही में 500,000 टन से अधिक हो जाए, जबकि विद्यमान यातायात प्रमात्राएं प्रथम सात महीनों के लिए केवल 90,000 टन है। इस निम्न प्रमात्रा के दृष्टिगत तथा

क्रम सं.	हमारे प्रश्न	वीपीटी का उत्तर
		<p>संगणना की सरलता के उद्देश्य से प्रति यात्रा 3.5 लाख रुपए की एक समान दर का प्रस्ताव पीओएल यानांतरण के लिए किया गया है।</p> <p>➤ पीओएल गतिविधि में दर्शाई गई अधिशेष स्थिति के संबंध में आयातित कच्चे तेल तथा उत्पादों के घाट शुल्क को कम करने का प्रस्ताव सक्रिय विचाराधीन है तथा मैसर्स हिन्दुस्तान पेट्रोलियम कारपोरेशन लिमिटेड, विशाखापट्टणम के साथ विचार-विमर्श आयोजित किए जा रहे हैं।</p>
	(ग) शर्तों एवं निबंधनों के क्रमांक (3) तथा टिप्पणी (1) पर पीओएल अपरिष्कृत पर घाट शुल्क प्रभार के उद्ग्रहण की इकाई को किलो लीटर से संशोधित कर प्रति टन करने के लिए अपनाए गए आधार को स्पष्ट करें।	<p>कच्चे तेल की विभिन्न किस्मों के लिए प्रयोज्य रुपांतरण कारकों पर भारित औसत का समेकन किया गया है, जो 1 किलो = 1.178 टन बंठती है। तथापि, चूंकि मैं, एचपीसीएल टन आधार पर घाट शुल्क के लिए आपत्ति उठा रहा है, यथास्थिति अर्थात् 8.50 रुपए प्रति कि. ली. को बनाए रखने का प्रस्ताव है।</p>
(ix)	<p>अनुसूची 3.3-भीतरी/बाहरी बन्दरगाह पर शुष्क कार्गो के यानांतरण के लिए प्रशुल्क:-</p> <p>(क) पत्तन देयताओं निर्यात तथा गोदी किराया पर विद्यमान अधोगामी दर पैमाना प्रशुल्क व्यवस्था के बजाए 25% की एक समान छूट का प्रस्तान करने के कारण बताएं।</p>	<p>शुष्क बल्क के यानांतरण के लिए नगण्य प्रमात्राओं के दृष्टिगत, इस गतिविधि के लिए प्रशुल्क को सरलीकृत किया गया है। वर्ष 2004-05 और वर्ष 2005-06 में अक्टूबर, 2005 तक शुष्क बल्क के यानांतरण की प्रमात्रा शून्य है।</p>
	(ख) शुष्क बल्क अयस्क के यानांतरण के लिए प्रवृत्त दरों के मान में निर्धारित 6/- रुपए प्रतिटन के घाट शुल्क की तुलना में यानांतरित शुष्क बल्क कार्गो की प्रमात्रा के लिए प्रयोज्य दर के 50% पर घाट शुल्क दर का प्रस्ताव किया गया है। प्रस्तावित आशोधन के लिए कारण बताएं तथा वीपीटी में यानांतरित शुष्क बल्क कार्गो की प्रत्येक किस्म के लिए उसके प्रभाव का ब्यौरेवार परिकलन प्रस्तुत करें।	<p>इस पहलू की पुनरीक्षा की गई है तथा अब यानांतरण तथा अन्य पत्तनों को संवाहित शुष्क बल्क कार्गो के लिए 6/- रुपए प्रति टन की विद्यमान दर को कायम रखने का प्रस्ताव किया गया है।</p>
	(ग) कारण स्पष्ट करें कि बीओटी प्रचालक के साथ पत्तन साझेदारी राजस्व की पृष्ठभूमि में वीपीटी पत्तन के अंतर निजी टर्मिनल को जाने वाले कार्गो पर 50% का संग्रहण क्यों करें।	<p>घाट शुल्क की कतिपय मात्रा की साझेदारी का यह उपाय (पूर्व में 50% प्रस्तावित तथा संशोधित दरों के मान में 3/- रुपए प्रति टन प्रस्तावित) पीओएल तथा कच्चे तेल के संबंध में उत्तरवर्ती टैंकर को यानांतरित तथा अन्य पत्तनों को संबधित कार्गो पर यानांतरण संग्रहित करने की वर्तमान पद्धति के साथ सुसंगतता हासिल करने के लिए है। इस पहलू के दृष्टिगत दूसरे किनारे पर उतारे/लादे गए कार्गो पर केवल 3/- रुपए प्रति टन की दर का उद्ग्रहण करने का प्रस्ताव है।</p>

क्रम सं.	हमारे प्रश्न	बीपीटी का उत्तर
(x)	<p>अनुसूची 4.1 घाट शुल्क</p> <p>(क) घाट शुल्क प्रभार का प्रस्ताव प्रहस्तन की लागत तथा कार्गो के प्रहस्तन एवं भंडारण के दौरान अपेक्षित, विशेष देखभाल के आधार पर किया जाएगा, जैसाकि संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 4.2.2 में निर्धारित किया गया है। बीपीटी इस अनुसूची को युक्तिसंगत तथा सरल बनाने पर विचार करे। यह स्पष्ट करते हुए एक संक्षिप्त टिप्पणी प्रस्तुत करें कि प्रस्तावित घाट शुल्क अनुसूची किस प्रकार संशोधित दिशानिर्देशों की शर्तों को पूरा करती है।</p>	<p>अंकटाड द्वारा पत्तन मूल्य निर्धारण नामक पुस्तक में दी गई परिभाषा के अनुसार, घाट शुल्क पत्तन की सामान्य सुविधाओं तथा सेवाओं के उपयोग के लिए कार्गो पर दी जाने वाली देयता है।</p>
	<p>(ख) संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 4.2.2 के दृष्टिगत क्रमांक 14 तथा 25 के लिए प्रस्तावित यथामूल्य दरों को समाप्त कर दिया जाए। यथामूल्य दर का प्रस्ताव करने के बजाए इन दो मदों के लिए घाट शुल्क का प्रस्ताव संगत कार्गो के प्रहस्तन की लागत के संदर्भ में कार्गो के भार या प्रमात्रा के आधार पर किया जाए।</p>	<p>वैधुत वस्तुओं तथा मशीनरी के लिए यथामूल्य दर को समाप्त करने के टीएएमपी के सुझाव (खंड 4.1 का क्रमांक 14 तथा 25) को स्वीकार नहीं किया जा सकता। यथामूल्य के आधार पर घाट शुल्क नियत करने का कारण इस श्रेणी के अंतर्गत प्रहस्तन किए जाने वाले उच्च मूल्य के दृष्टिगत है। इसके अतिरिक्त, ये कार्गो आयात कार्गो होने के कारण पत्तन उसे उसके समाशोधन तक सुरक्षित अभिरक्षा में रखकर कार्गो की सुरक्षा तथा रक्षा का दायित्व ग्रहण करता है। इस कार्गो के प्रहस्तन के साथ संबद्ध उच्च जोखिम के महेनजर, यथामूल्य दर पर प्रभार लेने की पद्धति को जारी रखने का प्रस्ताव है।</p> <p>यदि भार या प्रमात्रा के आधार पर इस कार्गो पर घाट शुल्क नियत किया भी जाता है तो वह अत्यधिक उच्च होगा। इसके अतिरिक्त, ब्रेक बल्क प्रहस्तन से कंटेनर में भरने के लिए अंतरण के महेनजर इन कार्गो की प्रमात्राएं नगण्य हैं। इस प्रकार, यथामूल्य दर के आधार पर उद्ग्रहण की विद्यमान पद्धति को जारी रखने का प्रस्ताव है तथा इसे अगले संशोधन में चरणबद्ध रूप से समाप्त कर दिया जाएगा।</p>
	<p>(ग) विद्यमान यथामूल्य दर की तुलना में 55 रुपए प्रति टन पर रसायनों के लिए प्रस्तावित घाटशुल्क का आधार स्पष्ट करें। इसी प्रकार अमोनियम नाइट्रेट, ब्लास्ट फर्नेस स्लैग, बेंटोनाईट तथा सभी प्रकार के तेलों के निष्कर्षण के लिए प्रस्तावित घाटशुल्क दर को स्पष्ट करें।</p>	<p>व्यापार जगत के साथ विचार-विमर्श के पश्चात तथा उनके द्वारा किए गए अनुरोध को ध्यान में रखकर रसायनों के लिए 55 रुपए प्रति टन की घाट शुल्क दर का प्रस्ताव किया गया है।</p> <p>विद्यमान दर के आधार पर वर्ष 2004-05 के दौरान वसूल की गई वास्तविक आय तथा प्रस्तावित दर के आधार पर अनुमानित आय को प्रस्तुत किया गया है, जो प्रस्तावित घाट शुल्क दर पर 6.72 लाख रुपए प्रतिवर्ष की राजस्व गिरावट दर्शाती है।</p> <p>अमोनियम नाइट्रेट, ब्लास्ट फर्नेस स्लैग, बेंटोनाईट इत्यादि से संबंधित क्रमांक 5, 6 तथा</p>

क्रम सं.	हमारे प्रश्न	बीपीटी का उत्तर
		27 के लिए घाटशुल्क दर इन कार्गो की एफओबीसीआईएफ प्रमात्रा को ध्यान में रखकर नियत की गई है। अमोनियम नाइट्रेट के संबंध में यह उल्लेखनीय है कि यह कार्गो विशेष स्वरूप का है तथा इसका प्रयोग खानों में ब्लास्ट करने के लिए डिटोनेटर के रूप में किया जाता है। कार्गो के जोखिमपूर्ण स्वरूप को ध्यान में रखते हुए, 35 रुपए प्रति टन की अपेक्षाकृत उच्च घाट शुल्क दर का प्रस्ताव किया गया है।
	(घ) अभियांत्रिक तथा पारम्परिक प्रहस्तन के लिए क्रमशः क्रमांक 19 तथा 21 पर लौह-अयस्क पैलेटों के लिए प्रस्तावित पृथक घाट शुल्क दर का इस कार्गो के प्रहस्तन के अंतर्गत अतिरिक्त लागत के संदर्भ में उन्ही माध्यमों से लौह-अयस्क प्रहस्तन की लागत की तुलना में औचित्य बताएं।	पत्तन का इरादा पारम्परिक साधनों द्वारा प्रहस्तन किए गए लौह-अयस्क तथा पैलेटों के लिए लौह-अयस्क अभियांत्रिक के समस्तर पर 26.20 रुपए की इसी दर को भारित करने का है। तथापि, व्यापार जगत ने यह कहते हुए आपत्ति की कि अयस्क गोदी पर उपलब्ध गोदी पर ठहरने की सुविधाएं प्रवाह इत्यादि के संदर्भ में भीतरी बंदरगाह में डब्ल्यू क्यू गोदी पर उपलब्ध सुविधाओं के तुलनीय नहीं हैं। इसलिए, व्यापार जगत के अनुरोध पर 21 रुपए प्रति टन की सापेक्षतया निम्नतर दर का प्रस्ताव पारम्परिक साधनों से लौह-अयस्क एवं पैलेटों के लिए किया गया है।
	(ङ) एलपीजी की घाट शुल्क दर (क्रमांक 24) की प्रस्तावित प्रमात्रा छूट योजना का आधार स्पष्ट करें।	इस पर तेल उद्योग के साथ आगे और विचार विमर्श किया गया है तथा अब एलपीजी के लिए 136 रुपए प्रति टन की एकल दर का उद्ग्रहण किए जाने का प्रस्ताव है। व्यापार जगत ने इस प्रस्ताव को मान लिया है।
	(च) क्रमांक 30-आर.आर. सामग्री में शामिल कार्गो मर्दों की सूची विद्यमान दरों के मान तथा इस संबंध में परवर्ती संशोधन में निर्धारित सूची से भिन्न पाई गई है। इस अंतर के कारण स्पष्ट करें।	व्यापार जगत के अनुरोध पर आर.आर. सामग्री के लिए कार्गो मर्दों की विद्यमान सूची को आशोधित किया गया है तथा प्रस्तावित दरों के मान में शामिल कर लिया गया है। प्रस्तावित सूची को कायम रखने का अनुरोध है।
	(छ) क्रमांक 35 एवं 36 पर वर्णित न की गई वस्तुओं के लिए एकल दर निर्धारित करें तथा उद्ग्रहण की दोहरी यूनिट के बजाए उद्ग्रहण की यूनिट का प्रस्ताव भी भार या माप के आधार पर किया जाए।	क्रमांक 35 एवं 36 पर वर्णित न की गई वस्तुओं के लिए एकल दर का निर्धारण किया गया है। वस्तुतः जब पत्तन ने एकल दर नियत करने का प्रस्ताव किया तो व्यापार जगत ने यह कहते हुए उसपर आपत्ति की कि एकल दर नियत करने से नदी की बालू इत्यादि जैसे निम्न मूल्य कार्गो पर प्रभाव पड़ेगा। इसे ध्यान में रखते हुए, मूल्य पर निर्भर करते हुए अवर्णित वस्तुओं के लिए दो भिन्न दरों का प्रस्ताव किया गया है। उद्ग्रहण की एकल इकाई को ग्रहण करने का टीएएमपी का प्रस्ताव स्वीकार्य है तथा उसे शामिल कर लिया गया है।

क्रम सं.	हमारे प्रश्न	वीपीटी का उत्तर
	(ज) क्रमांक 37 पर तेल अन्वेषण के लिए ओएनजीसी द्वारा संवाहित सामग्री पर घाट शुल्क दर को 3500 रुपए से बढ़ाकर 5000 रुपए करने की प्रस्तावित वृद्धि का प्रहस्तन की लागत में वृद्धि के संदर्भ में औचित्य बताएं।	प्रस्तावित वृद्धि का कोई वित्तीय प्रभाव नहीं होगा, क्योंकि वर्तमान में वीपीटी में ओएनजीसी का कोई कार्यकलाप नहीं है।
	(झ) गोदी में प्रविष्ट होने वाली किन्तु नौवहन न की जाने वाली वस्तुओं पर घाट शुल्क का उद्ग्रहण निर्धारित करने वाली टिप्पणी (2) में प्रस्तावित प्रावधान को हटा दिया जाए। इसकी बजाए वीपीटी अन्य मुख्य पत्तनों पर निर्धारणानुसार ऐसे कार्गो के लिए शट-आऊट प्रभारों का निर्धारण करने पर विचार करें।	शट-आऊट की संकल्पना तभी प्रयोज्य है, जब कार्गो को घाट पर लाया जाता है किन्तु उसका बिल्कुल नौवहन नहीं किया जाता। जबकि, कुछ मामलों में अर्थात् तापीय कोयले तथा इस्पात उत्पादों को लादते समय कार्गो को ट्रकों में लाया जाएगा तथा अपेक्षित प्रवाह के प्राप्त होने के तत्काल पश्चात् लदान बंद कर दिया जाएगा। अतः ऐसी प्रत्येक संभावना है कि लदान के लिए लाया गया कार्गो बिना नौवहन के घाट पर पड़ा रहेगा। ऐसी घटनाओं को शामिल करने के लिए, क्रमांक 2 पर टिप्पणी को शामिल किया गया है।
	(ञ) दिनांक 15 मार्च, 2004 के एक पूर्ववर्ती पत्र (प्रति पहले ही वीपीटी को पृष्ठांकित) में मै. सारावागी एण्ड कं. (प्रा.) लि. द्वारा किए गए अवलोकनों पर, जो क्रेन प्रभार संघटक के तत्व को शामिल करने वाली घाटशुल्क दर के संबंध में हैं, पर विशिष्ट अभ्युक्तियां प्रस्तुत करें।  कृपया, प्रस्तावित घाट शुल्क दर में शामिल लागत संघटक के संबंध में विस्तृत विवरण प्रस्तुत करें।	मै. सारावागी एण्ड कम्पनी द्वारा किया गया यह अवलोकन कि क्रेन प्रभार का तत्व व घाट शुल्क दर में शामिल हैं, स्वीकार्य नहीं है। घाट शुल्क दर कार्गो पर अनिवार्यता एक प्रवेश शुल्क है, जिस प्रकार कि पत्तन देयताएं यानों संबंधी प्रवेश पर शुल्क हैं।
(xi)	अनुसूची 4.6.1-विलम्ब शुल्क प्रभार (आयात/निर्यात): (क) टिप्पणी (क), (ख) चूंकि, वीपीटी का प्रस्ताव शट-आऊट कार्गो के मामले में घाट शुल्क प्रभार का उद्ग्रहण करने का है, ऐसे कार्गो के संबंध में युक्तिसंगत निःशुल्क अवधि अनुमत करना समुचित होगा, जिसके आगे विलम्ब शुल्क का संग्रहण किया जा सकता है। अन्यथा वीपीटी शट-आऊट प्रभार न लगाए और इसके बजाए कोई निःशुल्क अवधि अनुमत किए बिना विलम्ब शुल्क का संग्रहण करें।	दिए गए सुझाव के अनुसार (ख) के अंतर्गत दी गई टिप्पणी को नीचे आशोधित किया गया है:- "पत्तन परिसर में लाई गई तथा वहां से बिना पोतलदान के हटाई गई वस्तुओं पर कोई निःशुल्क दिवस अनुमत नहीं होंगे। किन्तु, पोतलदान के दौरान लाई गई तथा पोतलदान के 24 घंटों के भीतर हटाई गई वस्तुओं पर कोई विलम्ब शुल्क उद्ग्रहणीय नहीं होगा।"
	(ख) टिप्पणी 1क (ग)-प्रस्तावित टिप्पणी में यह उल्लेख है कि पत्तन के नियमों के अनुसार यानांतरण वस्तुओं के लिए निःशुल्क दिवस कतिपय अपवाद के अध्याधीन है। तथापि, ऐसे नियमों का प्रस्तावित दरों के मान में कहीं कोई उल्लेख नहीं पाया गया है। वीपीटी स्पष्ट रूप से अपवादों की सूची प्रस्तुत करने पर विचार करें।	टिप्पणी 1क (ग) को निम्न प्रकार आशोधित किया गया है:- "जहां वस्तुएं यानांतरण के लिए उतारी जाती हैं, संवहन के दौरान निःशुल्क भंडारण कार्गो को उतारने के अंतिम दिन से दस दिनों के लिए अनुमत किया जाएगा।"

क्रम सं.	हमारे प्रश्न	बीपीटी का उत्तर
	(ग) कार्गो तथा कंटेनरों, दोनों पर उन मामलों में विलम्ब शुल्क का उद्ग्रहण करने के बारे में प्रस्तावित टिप्पणी ख को शामिल करने के कारण प्रस्तुत करें जहां भरे हुए कंटेनर को खाली करने का कार्य अवतरण के अंतिम दिन से 7 दिनों के भीतर प्रभावी नहीं किया जाता।	इस खंड को आरम्भ करने का कारण इस सुविधा के दुरुपयोग को रोकना है। इस खंड की अनुपस्थिति में, व्यापार जगत द्वारा कार्गो की तुलना में कंटेनर पर प्रयोज्य सापेक्षतया निम्न प्रशुल्क का लाभ उठाने के लिए डिस्टफिंग नहीं की जाएगी। तथापि, अब यह खंड पुराना हो गया है, क्योंकि भीतरी बंदरगाह पर कोई कंटेनर कार्यकलाप नहीं किया जाता।
	(घ) टिप्पणी 2(iii) पर सीमाशुल्क आयुक्त द्वारा आयात/निर्यात औपचारिकताओं के लिए रोके गए माल तथा जिसके संबंध में यह प्रमाणित किया गया है कि यह आयातक/निर्यातक की ओर से किसी चूक या लापरवाही पर आरोप्य नहीं है, के मामले में प्रवृत्त दर से दोगुना विलम्ब शुल्क प्रस्तावित करने के कारण स्पष्ट करें। साथ ही कारण स्पष्ट करें कि भरे हुए तथा खाली कंटेनरों के लिए पृथक भंडारण प्रभाओं का निर्धारण क्यों नहीं किया जा सकता।	विद्यमान दरों के मान के अनुसार सीमाशुल्क आयुक्त द्वारा रोकी गई वस्तुओं के संबंध में वास्तविक विलम्ब शुल्क प्रभाओं का 25% 46 से 60 दिनों तक प्रयोज्य है तथा 50% 60 से 90 दिनों तक प्रयोज्य है। प्रस्तावित दरों के मान में इन दोनों स्लैबों का विलय कर दिया गया है तथा दीर्घतर अवधियों के लिए सीमाशुल्क द्वारा इस प्रकार माल रोकने को हतोत्साहित करने तथा पत्तन में संकुलन को न्यूनतम करने के लिए 46 दिन से 90 दिन तक के लिए वास्तविक विलम्ब शुल्क प्रभाओं के 50% का प्रस्ताव किया गया है।
	(ङ) उतराई के पूरा होने के पश्चात घाट से न हटाए गए कार्गो पर विलम्ब शुल्क के उद्ग्रहण के बारे में टिप्पणी (4) पर प्रस्तावित प्रशुल्क मद आरम्भ करने का कारण स्पष्ट करें, क्योंकि ऐसे प्रशुल्क का निर्धारण किसी अन्य प्रमुख पत्तन में नहीं किया गया है। प्रस्तावित दर के परिकलन का आधार क्या है?	विगत कुछ समय से यह आवलोकन किया गया है कि एक जहाजी कुली/समाशोधन एवं अग्रेषण अभिकर्ता एक समय में दो या तीन यानों का प्रहस्तन कर रहा है। ऐसी स्थिति में, वह कार्गो के उचित समाशोधन के लिए पर्याप्त उपकरण नियोजित नहीं कर पाता। अनेक बार, घाट से कार्गो का समाशोधन न होने के कारण जहाज-तट की उत्पादकता प्रभावित होती है। चूंकि, यह दृश्य उत्पादकता दरों को प्रभावित कर रहा है, अब प्रति घंटा या उसके भाग के लिए 5000 रुपए का प्रशुल्क उद्ग्रहीत करने का प्रस्ताव है, यदि कार्गो को छठे से 10वें घंटे के बीच घाट से हटाया जाता, 11वें से 15वें घंटे के बीच 10,000 रुपए प्रति घंटा तथा 16वें घंटे के पश्चात 25,000 रुपए का प्रशुल्क प्रस्तावित है। व्यापार जगत को तट पर कार्गो रखने से हतोत्साहित करने तथा कार्गो की उतराई के आरम्भ/इन गोदियों में प्रविष्ट परवर्ती यानों के नौवहन में विलम्ब को न्यूनतम करने के लिए यह खंड अनिवार्य है।
	(च) ऐसी अवधि के लिए कार्गो/कंटेनरों को विलम्ब शुल्क के भुगतान से छूट देने के लिए उपयुक्त शर्त को समाविष्ट करें, जब समाशोधन प्रभावी नहीं किया जा सका हो अथवा आयात कार्गो का परिदाय या निर्यात कार्गो का नौवहन न किया जा सका हो, जिसके लिए उत्तरदायी कारण पत्तन पर आरोप्य हैं।	ऐसे मुद्दे बोर्ड को विचारार्थ प्रस्तुत किए जाएंगे।



क्रम सं.	हमारे प्रश्न	बीपीटी का उत्तर
(xii)	अनुसूची 4.6.2-कंटेनरों पर भंडारण प्रभार: (क) इस अनुसूची के अंतर्गत सामान्य टिप्पणी संख्या (i) को आशोधित करके उसमें अन्य प्रमुख पत्तनों तथा संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 5.8 में किए गए निर्धारण के समनुरूप निःशुल्क दिवसों की विशिष्ट संख्या को शामिल किया जाए।	कंटेनरों पर कोई निःशुल्क दिवस अनुज्ञेय नहीं किया जाएगा। कंटेनरों के लिए भंडारण प्रभारों के अंतर्गत यह उल्लेख करने वाली सामान्य टिप्पणी सं. 1 को प्रतिधारित रखना प्रस्तावित है, क्योंकि पत्तन गोदियों पर पत्तन द्वारा प्रहस्तन की जाने वाली नगण्य प्रमात्राओं के मद्देनजर इसका कोई प्रभाव नहीं पड़ेगा।
	(ख) 20 फुट तथा 40 फुट के कंटेनरों तथा भरे हुए और खाली कंटेनरों के लिए पृथक भंडारण प्रभारों का प्रस्ताव करें।	सम्मत तथा 40 फुट के कंटेनर के लिए प्रति दिन प्रति कंटेनर 0.28 अमरीकी डॉलर की दर को अपनाने का प्रस्ताव है।
	(ग) वर्तमान विनिमय दर को प्रयोज्य करते हुए रुपया मूल्यवर्ग में तटीय यान के लिए पृथक दर का निर्धारण भी अन्य प्रमुख पत्तनों पर किए गए निर्धारण के समनुरूप किया जाए।	सम्मत तथा संशोधित दरों के मान में 1 अमरीकी डॉलर = 43.52 रुपए की विनिमय दर प्रयोज्य करते हुए तटीय यान के लिए पृथक दर शामिल की गई है।
	(घ) कृपया, अनुसूची 4.6.1 तथा 4.6.2 में यह उल्लेख करने के लिए एक शर्त शामिल करें कि यदि प्रचालनात्मक क्षेत्र प्रयोक्ताओं को किराए पर पट्टे पर दिया जाता है तो संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 4.6 के अनुसार कार्गो पर विलम्ब शुल्क/कंटेनरों पर भंडारण प्रभार पुनःप्रभारित नहीं किया जाएगा।	संशोधित दरों के मान में खंड 4.5.1 तथा 4.5.2 के अंतर्गत उपयुक्त खंड शामिल किया गया है।
(xiii)	अनुसूची 4.6.3 तथा 4.6.4-प्रहस्तन प्रभार: (क) हमारे आदेश सं. टीएएमपी/4/2004-सामान्य के अनुसार तटीय यानों के लिए प्रयोज्य रिआयती प्रशुल्क को अनुसूची में शामिल करें।	यह स्वीकार्य नहीं है, क्योंकि ये श्रमिक प्रहस्तन प्रभार हैं।
	(ख) यदि बीपीटी उपकरण की आपूर्ति के लिए अतिरिक्त लागत का उद्ग्रहण करने का इच्छुक है तो कंटेनर प्रहस्तन के लिए प्रस्तावित प्रशुल्क को उस सीमा तक कम कर दिया जाए, जितनी उपकरण किराए की लागत को उसमें शामिल किया गया है तथा प्रस्तावित दर की एक ब्यौरेवार संगणना प्रस्तुत की जाए।	कंटेनरों के प्रहस्तन के लिए उपकरण आपूर्ति हेतु अतिरिक्त प्रभार टॉप लिफ्ट कैरियर के प्रयोग के लिए है। तथापि, इस दर का अनुप्रयोग नगण्य है, क्योंकि पत्तन केवल पांच से कम या उसके समतुल्य कंटेनरों का प्रहस्तन करता है।
(xiv)	अनुसूची 5.1-फ्लोटिंग क्रेन प्रभार:- (क) तटीय यानों के लिए प्रयोज्य रिआयती प्रशुल्क का निर्धारण करें।	इस मामले में रिआयती प्रशुल्क तटीय यानों के लिए प्रयोज्य नहीं हैं, क्योंकि ये प्रहस्तन प्रभार नहीं हैं, बल्कि प्लव क्रेन के लिए किराया प्रभार हैं।
	(ख) 150 टन तथा 60 टन क्षमता की फ्लोटिंग क्रेनों को नियोजित करके अनुसूची 5.1.1 तथा 5.1.2 में पैकेजों के प्रहस्तन के लिए प्रस्तावित इकाई लागत का औचित्य दर्शाने के लिए लागत ब्यौरे प्रस्तुत करें।	ये फ्लोटिंग क्रेनें काफी समय पहले अधिप्राप्त की गई थी तथा लागत विवरण यथातथ्य रूप से प्रस्तुत करने संभव नहीं है। विद्यमान दरों के मान में पहले घंटे तथा दूसरे प्रचालनात्मक घंटे के लिए प्रवृत्त दरों का विलय कर दिया गया है तथा उसमें 15% की वृद्धि करके 1725 रुपए प्रति घंटा की दर परिकलित की गई है।

क्रम सं.	हमारे प्रश्न	बीपीटी का उत्तर
	(ग) मछवाही बंदरगाह के धसे हुए ट्रॉलरों को उठाने के प्रयोजनार्थ क्रेन के प्रयोग के लिए क्रमांक 10 पर प्रति घंटा या उसके भाग के लिए 3500/- रुपए की प्रस्तावित दर का परिकलन करने का आधार बताएं।	यह दर ट्रॉलर प्रचालकों के साथ परामर्श के पश्चात उस मूलधन पर आधारित है, जिसका व्यापार जगत वहन कर सकता है।
(xv)	यह स्पष्ट नहीं है कि क्या धारा 48, 49 तथा 50 के अंतर्गत निरूपित दरों के मान में पत्तन सीमाओं के बाहर प्रचालनों के लिए दरें सन्निहित की जा सकती हैं। कृपया, जांच करें तथा स्पष्ट करें।	सहमत। पत्तन कर्षणों का प्रचालन पत्तन सीमाओं के आगे नहीं करता, अतः इस खंड को इसके पुरातन हो जाने के मद्देनजर हटा दिया गया है।
(xvi)	अनुसूची 5.3.2-कार्गो प्रहस्तन को छोड़कर अथवा किन्हीं अन्य प्रयोजनार्थ बार्ज प्रभारः बार्ज प्रभारों के योजितकीकरण के आधार को प्रस्तावित दर के लिए ब्यौरेवार संगणना सहित स्पष्ट करें।	यह अनुसूची पुरातन है, क्योंकि कोई बार्ज विद्यमान नहीं है तथा इसलिए इसे संशोधित प्रस्तावित दरों के मान से हटा दिया गया है।
(xvii)	अनुसूची 5.3.4-कार्गो प्रहस्तन के लिए वैद्युत क्रेन प्रभारः प्रस्तावित गोदी किराए की तुलना में विद्यमान गोदी किराए की ब्यौरेवार संगणना यह दर्शाने के लिए प्रस्तुत करें कि क्रेन प्रभार संघटक को गोदी किराए में शामिल नहीं किया गया है।	ये प्रभार केवल तभी उद्ग्रहणीय हैं, जब प्रयोक्ता जहाज तट गतिविधि से अन्यथा इन क्रेनों को किराए पर लेता है।
(xviii)	खंड 6-लाइसेंस (भंडारण) शुल्क के लिए प्रभारः- (क) मद (i) तथा मद (ii) के लिए लाइसेंस शुल्क में लगभग 25% की वृद्धि का प्रस्ताव करने के कारण स्पष्ट करें (द्वितीय पखवाड़े से विद्यमान निम्नतर प्रशुल्क को हटाकर)।	भू-नीति के अनुसार, अस्थायी लाइसेंस अधिकतम 11 माह की अवधि के लिए दिए जाते हैं तथा तत्पश्चात ऐसे लाइसेंसों को नए लाइसेंस माना जाता है तथा प्रभार तदनुसार संग्रहीत किए जाते हैं। सरलीकरण के लिए 11 महीनों के लिए वर्तमान में वसूल किए जाने वाले लाइसेंस शुल्क को 22 से विभाजित करके प्रति पखवाड़े या उसके भाग की दर का परिकलन किया जाता है। तत्पश्चात, दर में 25% की वृद्धि की गई है। यह वृद्धि केवल पत्तन क्षेत्रों में कार्गो के अधिक समय तक ठहरने को हतोत्साहित करने तथा पत्तन से गुजरने वाले समस्त कार्गो के लिए क्षेत्र उपलब्ध कराने के लिए की गई है।
	(ख) प्रथम तल टी-2 शेड के लिए मद सं. 3 हेतु प्रस्तावित लाइसेंस शुल्क का आधार स्पष्ट करें।	टी-2 शेड का उपयोग करने के लिए व्यापार जगत को प्रोत्साहन देने के लिए रियायती दर का प्रस्ताव किया गया है।
	(ग) नवीकरण आवेदन पत्रों अथवा भुगतान प्राप्ति में विलम्ब के मामलों में लाइसेंस का नवीकरण न प्रदान करने संबंधी प्रस्तावित टिप्पणी 2 एक प्रक्रियाविधि संबंधी मामला प्रतीत होता है और प्रशुल्क निर्धारण से संबंधित नहीं है तथा इसीलिए इसे हटा दिया जाए।	दिए गए सुझाव के अनुसार इस टिप्पणी को संशोधित प्रस्तावित दरों के मान से हटा दिया गया है।
(xix)	अनुसूची 8.1 में यानों को जलापूर्ति के लिए न्यूनतम प्रभारों में 120% की वृद्धि का प्रस्ताव करने के कारण स्पष्ट करें।	जल बार्ज की क्षमता 300 टन है, जो 300 किलो के समतुल्य है। जहाजों तक जल के संवहन के अंतर्ग्रस्त लागत उच्चतर है। इसके अतिरिक्त, वीएमसी द्वारा आपूर्ति जल के प्रभारों

क्रम सं.	हमारे प्रश्न	बीपीटी का उत्तर
		में तीव्र वृद्धि हुई है, जो वर्ष 2001 में 54.55 रुपए प्रति गैलन से बढ़ाकर वर्ष 2004 में 113.65 रुपए प्रति गैलन कर दिए गए हैं।
(xx)	फायर-फ्लोट प्रभारों में 443% की तीव्र वृद्धि (अनुसूची 8.2) का प्रचालनों की लागत में वृद्धि के संदर्भ में औचित्य बताएं।	इसने फायर-फ्लोट के लिए किराया प्रभारों का निर्धारण दर्शाते हुए विवरण प्रस्तुत किया है।
(xxi)	अनुसूची 8.3 में अग्निशमन निविदा के लिए प्रस्तावित दर का आधार बताएं।	इसने इस संबंध में ब्यौरेवार संगणना प्रस्तुत की है। प्रस्तुत लागत परिकलन के अनुसार 800/- रुपए के प्रस्तावित दर को सुधार कर 800/- रुपए कर दिया गया है।
(xxii)	अनुसूची 8.5-विविध प्रभार: (क) इस प्राधिकरण ने हाल ही में जून, 2003 में यंत्रीकृत छिड़काव प्रणाली के अंतर्गत शामिल भंडार क्षेत्र का प्रयोग करने वाले सभी कार्यों पर जल छिड़काव के लिए 0.75 पैसे प्रति टन की एकल दर अनुमोदित की है, इस तथ्य के आलोक में शुष्क बल्क तथा बल्क कार्गो के लिए प्रस्तावित दर का आधार प्रदत्त सेवा की लागत के संदर्भ में स्पष्ट करें। कृपया, पुष्टि करें कि जल छिड़काव के लिए प्रभारों को संगत कार्गो के प्रस्तावित घाट शुल्क में शामिल नहीं किया गया है तथा साथ ही कारण बताएं कि इस प्रभार को संगत कार्गो के घाट शुल्क के साथ क्यों न दिलय कर दिया जाए।	वर्ष के दौरान जून, 2003 में प्राधिकरण ने छिड़काव प्रणाली के अंतर्गत शामिल भंडारण क्षेत्र का उपयोग करने वाले सभी कार्यों पर 0.75 पैसे प्रति टन की दर पर जल छिड़काव हेतु एकल दर अनुमोदित की है। अब कुछ और भंडारण क्षेत्रों को शामिल करने के लिए यंत्रीकृत छिड़काव प्रणाली के क्षेत्र को बढ़ाया जा रहा है। इसके मदेनजर शुष्क बल्क के लिए 1.50 रुपए प्रति टन तथा ब्रेक बल्क के लिए 0.50 रुपए प्रति टन की दर का प्रस्ताव किया गया है तथा इसे व्यापार जगत ने मान लिया है। प्रस्तावित प्रशुल्क में सफाई प्रभारों, ठेरों पर तथा सड़कों पर छिड़काव जैसी सेवाओं के लिए प्रशुल्क शामिल हैं, जिसके लिए अब अतिरिक्त प्रभारों का उद्ग्रहण किया जा रहा है।
	(ख) मद सं. 4-फैंडरों का अंतरण तथा मद संख्या 8-बंकर बाजों के माध्यम से आपूर्ति बंकरों पर उद्ग्रहण के लिए प्रस्तावित दर का आधार स्पष्ट करें।	बंकरों पर विद्यमान प्रशुल्क 4.40 रुपए प्रति कि. ली. है, जिसे बढ़ाकर ईंधन प्रभारों में आवर्ती तथा तीव्र वृद्धि के मदेनजर 8.0 रुपए प्रति कि.ली. कर दिया गया है। फैंडरों के अंतरण के लिए 10,000/- रुपए नियत करने का कारण फैंडरों के संचालन के लिए नियोजित कर्बनावों के लिए ईंधन खपत से लागत के मदेनजर है।
(xxiii)	अनुसूची 8.8.2.8 के अंतर्गत टिप्पणी 4 पर मछवाही यानों को छोड़कर अन्य यानों के संबंध में अनुसूची 8.8.2.4 से 8.8.2.7 पर प्रस्तावित दोगुने प्रभारों के उद्ग्रहण का प्रस्ताव करने के कारण स्पष्ट करें।	प्रस्तावित दरें स्थायी दरें हैं, जिनका निर्धारण अनन्य रूप से मछवाही यानों के लिए उस सिद्धांत के आधार पर किया गया है, जिसे व्यापार जगत वहन कर सकता है। अतः मछवाही यानों से अन्यथा यानों के लिए दोहरी दरों पर दरों का प्रस्ताव किया गया है जो लागताधारित दरें हैं।
(xxiv)	खंड-9-लाइसेंस जारी करने के लिए प्रभार:- (क) विभिन्न प्रयोजनों के लिए नए लाइसेंस जारी करने के लिए प्रस्तावित लाइसेंस शुल्क वृद्धि इस प्राधिकरण के आदेश सं. टीएमपी/104/2001-बीपीटी द्वारा अनुमोदित लाइसेंस शुल्क की तुलना में कई गुणा है। इन प्रशुल्क मदों में प्रस्तावित वृद्धि का औचित्य बताएं।	विभिन्न लाइसेंस जारी करने के लिए विद्यमान दरें लाइसेंसधारियों द्वारा किए जाने वाले व्यवसाय की सीमा तथा विस्तार की तुलना में अत्यंत निम्न हैं। अतः प्रस्तावित दरें बहुत अधिक उच्च नहीं हैं।

क्रम सं.	हमारे प्रश्न	बीपीटी का उत्तर
	(ख) मद सं. (7) पर नए जल लाइसेंस के निर्गम के लिए प्रस्तावित नई दर का आधार स्पष्ट करें।	जलापूर्ति करने वाले व्यापार के ऊपर पसन में विभिन्न प्रकार के व्यवसाय करने वाले अन्य लाइसेंसधारियों के समस्तर पर यानों पर नियंत्रण करने हेतु एक नए लाइसेंस का प्रस्ताव किया गया है।
(xxv)	दिनांक 17 मार्च, 2003 के आदेश संख्या टीएमपी/ 104/2001-बीपीटी के तहत दरों के मान में अनुमोदित कतिपय संशोधनों को प्रस्तावित दरों के मान में शामिल नहीं किया गया है। इसके अतिरिक्त, आदेश सं. टीएमपी/ 49/2001-बीपीटी दिनांक 5 नवम्बर, 2001 के पैरा 7.1(i) तथा (iv) के तहत इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित कुछ संशोधनों को भी प्रस्तावित दरों के मान में सम्मिलित नहीं पाया गया है। इसके कारण स्पष्ट करें।	अधिकांश संशोधन शामिल कर लिए गए हैं। संरचना में परिवर्तन के कारण अन्यो को शामिल नहीं किया गया है।
(xxvi)	दरों के मान में निर्धारित दरों को कम करने के लिए प्रमुख पसन में उपलब्ध नम्यताओं के कारण बीपीटी द्वारा प्रभावी की गई कटौती, यदि कोई हो, की सूची बनाएं तथा आय में कटौती एवं यातायात वृद्धि पर परिणामी प्रभाव, यदि कोई हो, का मदवार विश्लेषण करें।	पसन ने घाट शुल्क में कोई कमी प्रभावी नहीं की है।
(xxvii)	संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों में यह निर्धारित किया गया है कि प्रशुल्क को उत्पादकता के न्यूनतम निर्धारित स्तरों के साथ संबद्ध किया जाए। बीपीटी विभिन्न प्रचालनों/सेवाओं के लिए अनुरक्षित किए जाने वाले उत्पादकता स्तरों को शामिल करें।	मानदंडों का निर्धारण इस प्रयोजनार्थ गठित समिति को सौंपने का प्रस्ताव है।
(xxviii)	इस प्राधिकरण ने अपने पिछले सामान्य संशोधन आदेश में बीपीटी को प्रमुख प्रयोक्ताओं के परामर्श से लौह-अयस्क के संबंध में एक कुशल संबद्ध प्रशुल्क प्रणाली (ईएलटीएस) का निरूपण करने की सलाह दी थी। प्रस्तावित दरों के मान में लौह-अयस्क के लिए ईएलटीएस को शामिल नहीं किया गया है। बीपीटी को पुनः सलाह दी जाती है कि वह लौह-अयस्क के लिए एक उपयुक्त ईएलटीएस का प्रस्ताव करें।	सुझाव पर विचार किया जाएगा।
(xxix)	पेंशन के बीमाकित मूल्यांकन की ब्यौरेवार संगणना प्रस्तुत करें। साथ ही इस संबंध में बीमाकितियों की रिपोर्ट की एक प्रति प्रस्तुत करें।	जैसाकि वांछित है, पेंशन देयता की बीमाकित मूल्यांकन रिपोर्ट के उद्घरण प्रस्तुत हैं। इसने इस संबंध में संशोधित ब्यौरेवार संगणना भी प्रस्तुत की है। तथापि, यह मानते हुए कि दरों के आम संशोधन से व्यापार पर काफी अधिक भार पड़ेगा। इस का प्रस्ताव फिलहाल इसे प्रस्ताव को आस्थगित करने का है। टीएमपी में दिशानिर्देशों के अनुसार वर्ष 2000-01 से 2008-09 की अवधि के दौरान सृजित/सृजित होने वाले 169.50 करोड़ रुपये के अधिशेषों को पेंशन निधि में विपणित करने का प्रस्ताव है, ताकि कुछ सीमा तक कमी को पूरा किया जा सके। वर्ष 2008-09 के अंत में स्थिति की पुनरीक्षा करने के पश्चात, इसने उपयुक्त नया प्रस्ताव प्रस्तुत करने की अनुमति देने का अनुरोध किया है।

6.1 वीपीटी परिसर में 24 नवम्बर, 2005 को इस मामले में एक संयुक्त सुनवाई का आयोजन किया गया। इस संयुक्त सुनवाई में, वीपीटी तथा संबंधित प्रयोक्ताओं ने अपने अनुरोध प्रस्तुत किए। वीपीटी ने अपना प्रस्ताव प्रस्तुत किया।

6.2 संयुक्त सुनवाई में, निम्नलिखित निर्णय लिए गए:-

- (i) वीपीटी प्रयोक्ताओं/प्रयोक्ता संगठनों द्वारा किए गए प्रस्तुतीकरणों पर विचार करे तथा अपने प्रस्ताव की व्यापक पुनरीक्षा करे। इस संबंध में वीएसएए जैसे प्रयोक्ताओं तथा अन्यो को इन मुद्दों पर जिनपर पत्तन के साथ कोई सहमति नहीं हुई, आगे और अभ्यावेदन, यदि कोई हों, दायर करने की अनुमति दी गई।
- (ii) वीपीटी ने पेंशन देयता की पूर्ति के लिए विशेष प्रभार हेतु अपने प्रस्ताव की पुनरीक्षा करने के लिए सहमति दी।
- (iii) वीपीटी का प्रस्ताव तेल उद्योग के साथ एक समझौता ज्ञापन करने का है। अतः इसने पीओएल दरों के संदर्भ में अपने प्रस्ताव को आस्थगित रखने के लिए अनुरोध किया है। यह तेल उद्योग के साथ सर्वसम्मति के आधार पर पीओएल दरों के अनुमोदन के लिए इस प्राधिकरण से सम्पर्क करने पर सहमत हो गया है।

7.1 यह पता चला है कि वीएसएए, सीएफएल, विशाखापट्टणम समशोधन अभिकरण संघ (वीसीएए) ने अपने आगामी अभ्यावेदन वीपीटी को सीधे भेज दिए हैं, जैसाकि संयुक्त सुनवाई में सहमति हुई थी। संयुक्त सुनवाई में लिए गए निर्णय के अनुसार वीपीटी ने विशाखापट्टणम स्टीमशिप अभिकरण संघ (वीएमएए) विशाखापट्टणम जहाजी कुली संघ (वीएमए) तमिलनाडु विद्युत बोर्ड (टीएनईडी), भारतीय इस्पात प्राधिकरण (सेल), कोरामंडल उर्वरक लि. (सीएफएल) इत्यादि के साथ विचार-विमर्श का आयोजन किया तथा अधिकांश मुद्दों पर सर्वसम्मति हो गई है।

7.2 वीपीटी ने प्रयोक्ता/प्रयोक्ता संगठनों द्वारा किए गए अधिकांश प्रस्तुतीकरणों को ध्यान में रखते हुए एक संशोधित प्रस्ताव प्रस्तुत किया है। इसने संशोधित लागत वितरण, प्रयोक्ताओं की टिप्पणियों पर अपनी अभ्युक्तियां, उन मुद्दों की सूची जिनपर सर्वसम्मति नहीं हो पाई तथा अन्य अपेक्षित सूचना/स्पष्टीकरण भी अग्रेषित कर दिए हैं।

7.3 वीपीटी ने सं.अ. 2005-06 तथा ब.अ. 2006-07 के आधार पर वर्ष 2005-06 तथा 2006-07 के लिए प्रशुल्क अनुमानों, आय एवं व्यय अनुमानों को अद्यतन कर दिया है तथा वर्ष 2007-08 तथा 2008-09 के लिए पूर्वानुमानों के साथ लागत विवरण को अद्यतन कर दिया है। वीपीटी द्वारा तदनंतर दायर किए गए संशोधित लागत विवरणों के अनुसार मुख्य गतिविधियों के लिए तथा समग्र रूप से पत्तन के लिए प्रशुल्क के वर्तमान स्तर पर नियोजित पूंजी पर आय के पर्याप्त निवल अधिशेष/घाटा स्थिति सारांश में नीचे दी गई है:-

क्रमांक	गतिविधि	अधिशेष (+)/घाटा (-) 2005-06 (लाख रुपए तथा प्रचालन आय का प्रतिशत)	अधिशेष (+)/घाटा (-) 2006-07 (लाख रुपए तथा प्रचालन आय का प्रतिशत)	अधिशेष (+)/घाटा (-) 2007-08 (लाख रुपए तथा प्रचालन आय का प्रतिशत)	अधिशेष (+)/घाटा (-) 2008-09 (लाख रुपए तथा प्रचालन आय का प्रतिशत)
(i)	रेलवे और सम्पदा को छोड़कर समग्र पत्तन	(+) 10359.62 23.97%	(+) 8394.22 19.46%	(+) 4009.20 9.60%	(+) 2681.48 8.38%
(ii)	लौह-अयस्क (अभियांत्रिक)	(+) 4233.17 24.67%	(+) 2667.66 17.61%	(+) 164.09 1.12%	(+) 331.87 2.15%
(iii)	पीओएल	(+) 7461.66 82.67%	(+) 7035.55 60.39%	(+) 7380.43 60.16%	(+) 7146.11 56.27%
(iv)	मछवाही बंदरगाह	(-) 113.75 (-) 41.59%	(-) 111.67 (-) 36.23%	(-) 236.46 (-) 127.3%	(-) 250.36 (-) 134.81%
(v)	कार्गो प्रहस्तन गतिविधि (लौह-अयस्क, पीओएल तथा मछवाही बंदरगाह को छोड़कर)	(-) 467.26 (-) 7.69%	(-) 621.62 (-) 9.36%	(-) 2392.76 (-) 43.56%	(-) 2652.70 (-) 54.11%
(vi)	पत्तन एवं गोदी सुविधा (लौह-अयस्क, पीओएल तथा मछवाही बंदरगाह को छोड़कर)	(+) 734.20 (-) 9.50%	(-) 775.49 (-) 9.37%	(-) 906.06 (-) 9.91%	(-) 1693.24 (-) 19.12%

7.4 इस संशोधित प्रस्तावित दरों के मान में विद्यमान दरों के मान में निर्धारित प्रशुल्क की तुलना में प्रस्तावित कुछ संशोधनों का नीचे उल्लेख किया गया है:-

- (i) टीएएमपी दिशानिर्देशों के अनुसार पत्तन देयताओं और बर्थ किराया के लिए एकल स्लैब तथा पायलिटेज शुल्क के लिए तीन-स्तरीय स्लैब प्रस्तावित।
- (ii) वीपीटी द्वारा प्रस्तावित प्रमुख संशोधनों के कारण होने वाले प्रभाव को नीचे तालिकाबद्ध किया गया है:-

क्रम संख्या	विवरण	प्रस्तावित वृद्धि का प्रतिशत	तीन वर्षों 2006-07 से 2008-09 के लिए राजस्व पर प्रभाव (लाख रुपये)
(i)	पत्तन देयताएँ		
	(क) लीड-अयस्क	विद्यमान प्रशुल्क का 15 प्रतिशत	166.29
	(ख) पीओएल	शुन्य (विद्यमान दो स्लैबों के भारित औसत पर एकल स्लैब प्रस्तावित)	90.00
	(ग) अवशिष्ट	प्रथम दो स्लैबों के भारित औसत पर 10 प्रतिशत	1325.00
(ii)	पायलिटेज		
	(क) लीड-अयस्क	कोई वृद्धि प्रस्तावित नहीं। संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुसार वृद्धिकारी जीआरटी पर तीन-स्तरीय अधोगामी दरें प्रस्तावित	-849.50
	(ख) पीओएल	विद्यमान प्रमुख श्रेणी की न्यूनतम दर को आधार दर माना गया है और संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुसार तत्पश्चात अधोगामी दर प्रस्तावित। प्रशुल्क में कोई वृद्धि प्रस्तावित नहीं।	-868.30
	(ग) अवशिष्ट	विद्यमान प्रमुख श्रेणी की भारित औसत दर पर 11 प्रतिशत की वृद्धि प्रस्तावित है।	1005.00
(iii)	बर्थ किराया		
	(क) लीड-अयस्क	विद्यमान दो स्लैबों की भारित औसत आय पर 20 प्रतिशत की वृद्धि प्रस्तावित है।	705.00
	(ख) पीओएल	विद्यमान प्रमुख स्लैब की भारित औसत आय पर 10 प्रतिशत की वृद्धि प्रस्तावित है।	63.28
	(ग) अवशिष्ट	विद्यमान प्रमुख स्लैब की भारित औसत आय पर 46 प्रतिशत की वृद्धि प्रस्तावित है।	1985.00
(iv)	घाटशुल्क		
	(क) स्टीशन मोनोमोर, एल्युमीनियम और इसके उत्पाद, खाद्यान्न, आरआर सामग्री	दरों में कमी प्रस्तावित है	(-) 127.00
	(ख) पीओएल और एलपीजी में कोई वृद्धि नहीं। अन्य कार्गो के लिए वृद्धि प्रस्तावित	10 प्रतिशत से 30 प्रतिशत	(-) 3300.00
	(ग) एलपीजी	तेल उद्योग के साथ परामर्श से दर को 180.00 रुपये से घटाकर 136.00 रुपये किया गया है।	600.00
(v)	जोड़		
	(क) कुल वृद्धि		8622.00
	(ख) कुल कमी		(-) 2443.00
	(ग) निवल प्रभाव		8179.00

क्रेन बर्थ/ग्रेन बर्थों के लिए अवशिष्ट श्रेणी हेतु बर्थ किराया प्रभार प्रस्तावित किया जाता है। विद्युत घाट क्रेन के लिए अलग प्रभार वसूल करने की पूर्ववर्ती प्रस्तावित शर्त हटाई जाती है।

अधोगामी दर प्रस्तावित करने के कारण राजस्व में भारी गिरावट के नदेनजर वीपीटी ने पीओएल के लिए 0.344 अमरीकी डॉलर प्रति जीआरटी एकल स्तरीय पायलिटेज शुल्क निर्धारित करने का अनुरोध किया है।

- (iii) कटेनर पोतों को पत्तन देयताओं, पायलिटेज और बर्थ किराया में विद्यमान रियायत वापस लिए जाने का प्रस्ताव है।
- (iv) आकस्मिकता/घटनावत के कारण सड़क पर स्थानान्तरित पोतों के लिए पायलिटेज शुल्क में 50 प्रतिशत की रियायत प्रस्तावित की गई है।
- (v) पायलिटेज शुल्क के समान अंतरण प्रभार (पीओएल को छोड़कर) के लिए तीन स्तरीय संरचना प्रस्तावित की गई है। 10,000 जीआरटी तक के पोतों के लिए अंतरण प्रभार में 10 प्रतिशत की छूट प्रस्तावित की गई है। लाइटनिंग अथवा अपर्टोपिंग के बाद शिफ्ट करने पर प्रथम शिफ्टिंग के लिए 50 प्रतिशत की छूट प्रस्तावित की गई है।
- (vi) सड़क आश्रय प्रभार इसके प्रारंभिक प्रस्ताव में प्रस्तावित गैर-क्रेन बर्थ किराया के 50 प्रतिशत की तुलना में विद्यमान स्तर पर जारी रखने का प्रस्ताव किया जाता है।
- (vii) जहाँ तक निम्न कार्यनिष्पादन, लदान/उतराई मानदंड के लिए दंडात्मक बर्थ किराया वसूल करने का संबंध है, इस पर इस प्रयोजनार्थ विशेष तौर पर गठित समिति द्वारा निर्णय किए जाने का प्रस्ताव है।
- (viii) इसने बाहरी बंदरगाह में कच्चे तेल और पीओएल उत्पादों के पोतांतरण के लिए विद्यमान समेकित प्रभार जारी रखने का प्रस्ताव किया है।
- (ix) (क) एल्युमीनियम और इसके उत्पादों, खाद्यान्नों, खाद्य तेल, सभी प्रकार के तेल अर्क, आर आर सामग्रियों इत्यादि जैसी कुछ वस्तुओं के लिए घाटशुल्क कम करना प्रस्तावित है।  
 (ख) तापीय कोयले के लिए घाट शुल्क दर टीएनईबी के साथ करार के अनुसार सीमांतिक तौर पर 15 रुपए प्रति टन से बढ़ाकर 16 रुपए प्रति टन की गई है।  
 (ग) रसायन के लिए विद्यमान मूल्यानुसार दर को अल्कोहल, एसिटोन और अन्य रसायनों के लिए विशिष्ट घाट शुल्क दर निर्धारित करते हुए संशोधित किए जाने का प्रस्ताव है।  
 (घ) अमोनियम नाइट्रेट, ब्लास्ट फर्नेस लौह-चूर्ण, बेंटोनाइट इत्यादि के लिए नई घाट शुल्क दर लागू करने का प्रस्ताव है।  
 (ङ) कास्टिक सोडा, शीरा के संबंध में वसूली की इकाई प्रयोक्ताओं के साथ परामर्श से किलोलीटर आधार से प्रति टन आधार में बदलने का प्रस्ताव है।  
 (च) कच्चा तेल, पीओएल, एलपीजी, फास्फोरिक एसिड, चार्ज क्रोम, फेरो मैंगनीज़ इत्यादि के लिए कोई वृद्धि प्रस्तावित नहीं है। एलपीजी के लिए घाट शुल्क दर तेल उद्योग के साथ परामर्श से 100 रुपए प्रति घन मीटर की विद्यमान वसूली की तुलना में 136 रुपए प्रति टन के आधार पर किए जाने का प्रस्ताव है।  
 (छ) इसने ड्राई बल्क कार्गो की दूसरे किनारे पर उतराई/लदान के लिए 3 रुपए प्रति टन वसूल करने का प्रस्ताव किया है।  
 (ज) कुछ अन्य कार्गो मर्चों के लिए घाट शुल्क 10% से 30% के बीच बढ़ाए जाने का प्रस्ताव है।  
 (झ) जहाँ घाट शुल्क मूल्यानुसार वसूल किया जाता है, वहाँ ब्रेक बल्क कार्गो के पोतांतरण पर घाट शुल्क के संबंध में इसने एक पोत से दूसरे पोत में सीधे पोतांतरण के लिए 150 रुपए प्रति टन और एक पोत से उतारे गए कार्गो का किसी अन्य पोत में बाद में पोतलदान किए जाने के लिए 187.50 रुपए प्रति टन के घाट शुल्क का प्रस्ताव किया है।
- (x) ड्राई ब्लक कार्गो के पोतांतरण के लिए पत्तन देयताओं, पायलिटेज और बर्थ किराया में 25 प्रतिशत की छूट दिए जाने का प्रस्ताव है।

- (xi) (क) विलम्ब शुल्क की वसूली में किसी परिवर्तन का प्रस्ताव नहीं है। तथापि, आयात कार्गो के लिए दो दिन की विद्यमान निःशुल्क अवधि की बजाय तीन दिन की निःशुल्क अवधि (रविवार और अवकाश सहित) प्रस्तावित है। परियोजना सामग्री (आयात) के लिए 10 दिन की निःशुल्क अवधि प्रस्तावित है।
- (ख) किसी पोत से उतराई/किसी पोत में लदान का कार्य पूरा होने के पाँच घंटे के बाद घाट से कार्गो नहीं हटाने पर विलम्ब शुल्क की वसूली लागू करने का प्रस्ताव है।
- (xii) यान/उपस्कर के किराया प्रभारों में सामान्यतया लगभग 15 प्रतिशत की वृद्धि किए जाने का प्रस्ताव है। उपस्कर की क्षमता के आधार पर उपस्कर किराया प्रभार का यौक्तिकीकरण और सरलीकरण किए जाने का प्रस्ताव है।
- (xiii) यांत्रिक छिड़काव प्रणाली के अधीन आने वाले स्टैकिंग क्षेत्र का उपयोग करने वाले धूलयुक्त कार्गो के लिए विद्यमान 0.75 पैसे प्रतिटन के प्रभार की तुलना में ड्राई बल्क कार्गो के लिए 1.50 रुपए प्रतिटन और ब्रेक बल्क कार्गो के लिए 0.50 रुपए प्रतिटन के प्रदूषण नियंत्रण प्रभार लगाए जाने का प्रस्ताव है।
- (xiv) पारगमन शोडों के लिए लाइसेंस शुल्क में 25 प्रतिशत की वृद्धि का प्रस्ताव है। जहाँ तक खुले स्थान के लिए लाइसेंस शुल्क का संबंध है, दूसरे पखवाड़े से आगे के लिए निर्धारित विद्यमान निम्न दर को हटाने और एकसमान दर निर्धारित करने का प्रस्ताव है।
- (xv) मछली पकड़ने के लिए यांत्रिक नावों और ट्रालरों के मामले में मछली उद्योग के साथ परस्पर सहमति से पत्तन देयताओं, बर्थ किराया और घाट शुल्क सहित एक संयुक्त दर प्रस्तावित है।

8.1 वीपीटी ने मुद्दों की एक सूची भी सौंपी है, जिन पर यह प्रयोक्ता संगठनों द्वारा प्रस्तुत सुझावों के साथ सहमत नहीं हो सका। इसके अलावा, विशाखापट्टणम स्टीमशिप एजेंट्स एसोसिएशन (वीएसएस) ने संशोधित प्रस्तावित दरों के मान के संदर्भ में और अनुरोध प्रस्तुत किए हैं। वीपीटी ने प्रत्युत्तर में अपना स्पष्टीकरण प्रस्तुत किया है। कुछ प्रमुख मुद्दों, जिन पर सहमति नहीं हो सकी और वीएसएस द्वारा प्रस्तुत अनुरोध तथा वीपीटी द्वारा प्रस्तुत स्पष्टीकरण का सारांश नीचे दिया गया है:-

क. मुद्दों की सूची, जिन पर पत्तन और व्यापार जगत के बीच सहमति नहीं हो सकी:-

- पत्तन की सुविधा के लिए पोत के शिफ्टिंग के विभिन्न संचलनों को शिफ्टिंग की श्रेणी के अंतर्गत स्वीकार करने संबंधी व्यापार जगत का अनुरोध स्वीकार्य नहीं है।
- पोत-संबद्ध प्रभारों के संबंध में कंटेनर पोतों के लिए विद्यमान रियायती प्रशुल्क बनाए रखने के लिए वीसीटीपीएल का अनुरोध भी स्वीकार्य नहीं है।
- इसे पायलिटैज शुल्क की परिभाषा में प्रस्तावित संशोधन के मद्देनजर प्रस्तावित पायलिटैज प्रभार कम करने संबंधी सुझाव स्वीकार्य है।
- पोत अथवा पोतवर्गिक के असफल होने के कारण जब कोई लदान नहीं होता है, तब लौह-अयस्क/गुटिका के यांत्रिक लदान के मामले में अतिरिक्त बर्थ किराया वसूल करने संबंधी इसका प्रस्ताव वापस लेने का सुझाव स्वीकार्य नहीं है, क्योंकि कार्गो न होने के कारण काफी समय बर्बाद हो जाता है और पत्तन की उत्पादकता प्रभावित होती है।

ख वीएसएस के और अनुरोध तथा उन पर वीपीटी की टिप्पणियां:-

- संशोधित प्रस्तावित दरों के मान में पत्तन ने पत्तन देयताएँ, पायलिटैज, बर्थ किराया और अंतरण प्रभारों की वसूली के लिए एलपीजी पोतों को पीओएल श्रेणी के पोतों से अलग कर दिया है। पत्तन की इस कार्रवाई पर व्यापार जगत के साथ कभी चर्चा नहीं की गई। इस शब्दावली की परिभाषा में प्रस्तावित संशोधन के अनुसार एलपीजी पोतों को अधिक पोत-संबद्ध प्रभारों का भुगतान करना पड़ेगा जो कि सही नहीं है। इसलिए, यह अनुरोध है कि एलपीजी पोतों को पोत-संबद्ध प्रभारों की वसूली के प्रयोजनार्थ पीओएल पोतों का दर्जा पुनः प्रदान किया जाए।

#### वीपीटी की टिप्पणियां

यह टीएएमपी द्वारा अपने दिनांक 1 जुलाई 2005 के आदेश द्वारा जारी स्पष्टीकरण के अनुसार है, जिसमें यह उल्लेख किया गया था कि एलपीजी और सीएनजी पीओएल उत्पाद नहीं हैं।

- अंतरण प्रभार अधोगामी पैमाना आधार पर वसूल करने का प्रस्ताव स्वीकार्य नहीं है और इसे वापस ले लिया जाए। चूंकि, अंतरण प्रभार पायलिटैज प्रभारों का लगभग 40 प्रतिशत है, जिन्हें बहुत अधिक माना जाता है और अब उन्हें अधोगामी पैमाना आधार पर लागू करने से प्रभारों में और अधिक वृद्धि हो जाएगी।



**वीपीटी की टिप्पणियां**

प्रस्तावित अधोगामी पैमाना आधार टीएएमपी द्वारा मार्च, 2005 में जारी दिशानिर्देशों के अनुसार है।

- (vii) विद्यमान सड़क आश्रय प्रभार पोतों की संबंधित श्रेणी के बर्थ किराया प्रभारों के प्रतिशत के रूप में निर्धारित किए गए हैं। सड़क आश्रय प्रभारों को वर्तमान स्तरों पर बनाए रखने के लिए पत्तन और व्यापार जगत के बीच परस्पर सहमति हुई थी। तथापि, चूंकि कुछ मामलों अथवा अवशिष्ट श्रेणी और पीओएल पोतों के बर्थ किराया प्रभारों में तीव्र वृद्धि हुई है, इसलिए परस्पर सहमत वर्तमान स्तर पर सड़क आश्रय प्रभारों की राशि बनाए रखने के लिए सड़क आश्रय प्रभारों की "दरों" में तदनुरूपी तर्कसंगत कमी की जाए।

**वीपीटी की टिप्पणियां**

पत्तन सड़क आश्रय प्रभारों की वसूली के लिए बर्थ किराया पर विद्यमान प्रतिशत अपनाने का प्रस्ताव करता है और प्रतिशतता में कोई वृद्धि प्रस्तावित नहीं है। 15,000 जीआरटी तक के पोतों के लिए केवल सीमांतिक वृद्धि की गई है और 30,000 जीआरटी से अधिक वाले पोतों के लिए कोई वृद्धि नहीं की गई है। सड़क आश्रय प्रभारों की वसूली को राजस्व का स्रोत नहीं माना गया है, बल्कि यह पोतों को पत्तन जल क्षेत्र का पार्किंग स्थल के रूप में प्रयोग करने से हतोत्साहित करने के लिए है। कुछ स्लैबों में स्पष्ट वृद्धि विद्यमान अनेक स्लैबों की तुलना में एकल स्लैब बर्थ किराया अपनाने के कारण है।

- (viii) यदि कोई बड़ा (मदर) पोत पोतांतरण के अलावा तट पर भी कार्गो उतारता है, तब यह समेकित प्रभारों की वसूली के प्रयोजनार्थ बड़ा (मदर) पोत का दर्जा खो देता है और इसे संपूर्ण पत्तन प्रभारों का भुगतान करना पड़ता है। ऐसे मामले में पत्तन पहले ही वसूल किए गए 8.50 रुपए प्रति किलो के अतिरिक्त पोतांतरण किए गए कार्गो के लिए 2.0 रुपए प्रति किलो का अतिरिक्त प्रभार वसूल करता रहा है। पोतांतरण किए गए कार्गो पर 2.0 रुपए प्रति किलो के इस अतिरिक्त प्रभार का कोई तर्क और औचित्य नहीं है। यह अनुरोध किया जाता है कि इस प्रभार को दरों के मान से हटा दिया जाए।

**वीपीटी की टिप्पणियां**

यदि बड़ा (मदर) पोत कार्गो का कुछ हिस्सा पोतांतरण करने के बाद तट पर कार्गो का कुछ हिस्सा उतारता है, तब ऐसा पोत समेकित प्रभारों की वसूली के प्रयोजनार्थ बड़ा (मदर) पोत का दर्जा खो देता है और इस प्रकार वसूल किए गए समेकित प्रभारों को बड़े (मदर) पोत द्वारा प्रदत्त सामान्य प्रभारों में समायोजित किया जाता है। अन्य शब्दों में, पोतांतरण किए गए कार्गो पर बड़े (मदर) पोत से वसूल किया गया 2.00 रुपए का घाटशुल्क उक्त पोत द्वारा दर्जा खो देने के बाद भुगतान किए गए सामान्य प्रभार में भी समायोजित किया जाता है।

- (ix) जब विदेशों से यात्रा पर आए पोत सर्वेक्षण, भूकंपीय अध्ययन, तेल अन्वेषण इत्यादि का कार्य करते हुए हमारे पत्तन में प्रवेश करते हैं, तब पत्तन देयताओं, फायलिटेज, बर्थ किराया इत्यादि जैसे सामान्य पोत-संबद्ध प्रभारों की वसूली के अलावा स्वयं पोत के संपूर्ण मूल्य पर मूल्यानुसार आधार पर घाट शुल्क प्रभार वसूल किए जाते हैं। हालांकि, ऐसे घाट शुल्क प्रभारों की वसूली के लिए दरों के मान में कोई प्रावधान नहीं है। इसलिए, इस प्रकार की असंगति और निरंकुश वसूली को जारी रखने से रोकने के लिए दरों के मान में एक उपयुक्त खंड शामिल किया जाए, जो कि दरों के मान में नहीं है।

**वीपीटी की टिप्पणियां**

इस पहलू की जाँच की जा रही है और इस संबंध में पत्तन द्वारा प्रस्ताव यथासमय प्रस्तुत कर दिया जाएगा।

8.2 ब्रेक बल्क कार्गो का एक पोत से पोतांतरण किए जाने और बाद में अन्य पोत में लदान किए जाने के लिए 187.50 रुपए प्रति टन के प्रस्तावित घाट शुल्क के संदर्भ में वीएसएए द्वारा "अथवा बाद में यात्रा करने वाले उसी पोत पर" शब्दों को जोड़ने के लिए किए गए अनुरोध को वीपीटी द्वारा अंततः स्वीकार किया जाता है। पत्तन ने अपने दरों के मान में आवश्यक संशोधन करने के लिए हमसे अनुरोध किया है।

8.3 वीएसएए ने दिनांक 4 फरवरी, 2006 के पत्र द्वारा यह उल्लेख करते हुए आगे अनुरोध किया है कि वीपीटी के दरों के मान में प्रावधानों के अनुसार पोत द्वारा पत्तन में प्रत्येक बार प्रवेश करने पर पत्तन देयताओं का भुगतान किया जाना होता है, तथापि वीपीटी इस संगठन को पोत के नाम पोत/अथवा इसके स्वामी के नाम में पोत के उसी प्रवेश यात्रा के समय जब भी परिवर्तन होता है, पत्तन देयताओं के दूसरे सैट का भुगतान करने के लिए बाध्य करता रहा है। यह इसके दरों के मान में प्रावधान के अनुसार नहीं है और यह अवैध है। इसलिए, इसने इस प्राधिकरण से पोत के स्वामियों के नाम में परिवर्तन होने पर दूसरी बार पत्तन देयताओं की वसूली न करने का वीपीटी को निर्देश देने का अनुरोध किया है। इसने यह अनुरोध किया है कि पत्तन द्वारा विगत में अवैध रूप से वसूल की गई ऐसी पत्तन देयताओं की पत्तन द्वारा वापसी अदायगी अवश्य की जानी चाहिए। वीसीसीआई ने वीएसएए द्वारा किए गए अनुरोधों को ही अधिकतर दोहराया है।

9. यह उल्लेख करना सगत है कि अपना व्यापक प्रस्ताव प्रस्तुत करने के बाद वीपीटी ने फ्लोटिंग क्रेन एफ.सी. रवि-बी के लिए मानदंड निर्धारित करने हेतु एक अन्य प्रस्ताव प्रस्तुत किया था, जिसे 11.5 सीबीएम ग्रेब क्षमता के साथ एफ-सी-डायमंड के लिए सहायक (बैकअप) क्रेन के रूप में सेवा के लिए लगाया गया था। इस प्राधिकरण ने अपने दिनांक 17 मार्च, 2003 के आदेश संख्या टीएमपी/82/2000-वीपीटी में वीपीटी द्वारा यथा प्रस्तावित फ्लोटिंग क्रेन का प्रयोग करते हुए बिना गियर वाले पोत से तट पर ब्रेक कार्गो उतारने के मामले में 12,000 टन प्रति दिन का उत्पादन मानदंड अनुमोदित किया था। वीपीटी ने सूचित किया है कि इस फ्लोटिंग क्रेन की ग्रेब क्षमता 26.5 सीबीएम है, जबकि फ्लोटिंग क्रेन रवि-बी पर स्थापित ग्रेब क्षमता 11.5 सीबीएम थी। चूंकि, दोनों फ्लोटिंग क्रेनों के जुड़नार अलग-अलग हैं, इसलिए 11.5 सीबीएम तक की ग्रेब क्षमता वाले फ्लोटिंग क्रेन द्वारा कार्गो की उतराई के लिए विद्यमान दरों के मान में निर्धारित मानदंड को स्वीकार करना उचित नहीं होगा। इस स्थिति के मद्देनजर और दोनों फ्लोटिंग क्रेनों के औसत प्रतिदिन कार्यनिष्पादन पर विचार करने के बाद इसने इस फ्लोटिंग क्रेन का प्रयोग करते हुए पोत द्वारा तट पर कार्गो की उतराई के लिए 6,000 टन प्रतिदिन का मानदंड प्रस्तावित किया है।

10.1 जब वीपीटी द्वारा प्रस्तुत संशोधित प्रस्ताव पर इस प्राधिकरण द्वारा अंतिम तौर पर विचार किया जाने वाला था, वीपीटी ने अपने प्रस्ताव को अस्थगित रखने का अनुरोध किया था, क्योंकि यह अपने प्रस्ताव पर पुनर्विचार करना चाहता था और इसके प्रस्ताव में विचार नहीं किए गए कुछ मुद्दों को अलग करने के बाद एक संशोधित प्रस्ताव प्रस्तुत करना चाहता था। तदनुसार, वीपीटी ने अपने 31 मार्च, 2006 के पत्र द्वारा एक अन्य संशोधित प्रस्ताव प्रस्तुत किया है।

10.2 वीपीटी द्वारा अपने संशोधित प्रस्ताव में किए गए प्रमुख संशोधनों का नीचे उल्लेख किया गया है:-

#### लागत विवरण

- विनिमय दर को 44.02 पर मानते हुए विदेशी मुद्रा घट-बढ़ के कारण अतिरिक्त आय को आय अनुमान में शामिल किया गया है।
- प्रबंध एवं सामान्य उपरिख्य शीर्ष के अंतर्गत अतिरिक्त बीमा लागत के पूर्ववर्ती अनुमानों को संशोधित लागत विवरण में संतुलित किया गया है।
- कार्यचालन पूँजी के संशोधित परिकलन के मद्देनजर नियोजित पूँजी अनुमानों को भी संशोधित किया जाता है।
- वीपीटी द्वारा प्रस्तुत संशोधित लागत विवरण के अनुसार नियोजित पूँजी पर आय के बाद निवल अधिशेष/घाटे (रेलवे और संपदा कार्यकलाप को छोड़कर) का सारांश नीचे दिया गया है:-

क्रमांक	गतिविधि	अधिशेष (+)/घाटा (-) 2006-07 (लाख रुपए और प्रचालन आय का %)	अधिशेष (+)/घाटा (-) 2007-08 (लाख रुपए और प्रचालन आय का %)	अधिशेष (+)/घाटा (-) 2008-09 (लाख रुपए और प्रचालन आय का %)	अधिशेष (+)/घाटा (-) 2008-09 (लाख रुपए और प्रचालन आय का %)
(i)	रेलवे और संपदा को छोड़कर समग्र पत्तन	(+) 9495.56 22.01%	(+) 5116.79 12.22%	(+) 3725.57 8.84%	(+) 18337.92 14.36%
(ii)	लौह-अयस्क (यांत्रिक)	(+) 3227.80 19.82%	(+) 516.52 3.51%	(+) 665.35 4.30%	(+) 4409.46 9.21%
(iii)	पीओएल	(+) 7341.85 62.11%	(+) 7508.52 61.16%	(+) 7263.5 59.17%	(+) 22113.86 60.81%
(iv)	मछवाही बंदरगाह	(-) 91.24 (-) 31.16%	(-) 218.06 (-) 117.42%	(-) 233.18 (-) 125.56%	(-) 542.48 (-) 91.39%
(v)	कार्गो प्रहस्तन गतिविधि (लौह-अयस्क, पीओएल और मछवाही बंदरगाह को छोड़कर)	(-) 527.14 (-) 8.16%	(-) 2148.85 (-) 39.12%	(-) 2624.82 (-) 49.78%	(-) 5300.60 (-) 32.35%
(vi)	पत्तन एवं गोदी सुविधा	(-) 455.50 (-) 5.50%	(-) 541.55 (-) 5.88%	(-) 1345.28 (-) 15.08%	(-) 2342.33 (-) 8.82%

10.3 इसके पूर्ववर्ती प्रस्ताव की तुलना में संशोधित प्रस्तावित दरों के मान में कुछ प्रमुख संशोधनों का नीचे उल्लेख किया गया है:-

क्रम संख्या	पूर्ववर्ती प्रस्ताव	संशोधित प्रस्ताव
(i)	लौह-अयस्क (यांत्रिक) ➤ पत्तन देयताएँ ➤ 15 प्रतिशत वृद्धि के साथ एकल स्लैब प्रस्तावित	लौह-अयस्क (यांत्रिक) ➤ पत्तन देयताएँ-विद्यमान एकल स्लैब को जारी रखने का प्रस्ताव
	➤ पायलिटेज - कोई वृद्धि प्रस्तावित नहीं। संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुसार प्रस्तावित वृद्धिकारी जीआरटी पर तीन स्तरीय अधोगामी दरें।	➤ पायलिटेज - इसके विपरीत संशोधित प्रस्ताव में विद्यमान एकल स्लैब को जारी रखने का प्रस्ताव है।
	➤ बर्थ किराया - विद्यमान दो स्लैबों की भारित औसत आय पर 20 प्रतिशत वृद्धि प्रस्तावित।	➤ बर्थ किराया - विद्यमान दो स्तरीय स्लैब जारी रखने का प्रस्ताव है, क्योंकि एकल दर निर्धारित करके युक्तियुक्तकरण से 40,000 जीआरटी से अधिक वाले पोतों पर 176 प्रतिशत की वृद्धि का अत्यधिक प्रभाव पड़ रहा था।
	➤ घाटशुल्क - लौह-अयस्क के लिए टिप्पलिंग और स्टैकिंग प्रभार बढ़ाने का प्रस्ताव था।	➤ घाटशुल्क - विद्यमान दर जारी रहेगी।
(ii)	पीओएल	पीओएल
	➤ पत्तन देयताएँ - विद्यमान दो स्लैबों के भारित औसत पर एकल स्लैब प्रस्तावित।	➤ पत्तन देयताएँ - विद्यमान दो स्तरीय स्लैब दर की भारित औसत दर के आधार पर यथा पूर्व-प्रस्तावित के अनुसार एकल दर प्रस्तावित।
	➤ विद्यमान प्रमुख श्रेणी की न्यूनतम दर को आधार दर माना गया है और संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुसार बाद में अधोगामी दर प्रस्तावित।	➤ पायलिटेज - पूर्व में प्रस्तावित के अनुसार कोई अधोगामी दर नहीं। संशोधित प्रस्ताव में विद्यमान प्रथम दो स्लैबों का विलय करके एकल दर प्रस्तावित है। अगले दो स्लैबों के लिए दरें विद्यमान दरों के मान के अनुसार जारी रखना प्रस्तावित है।
	➤ बर्थ किराया - विद्यमान प्रमुख स्लैब की भारित औसत आय पर 10 प्रतिशत की वृद्धि प्रस्तावित।	➤ बर्थ किराया - विद्यमान छह स्तरीय स्लैब को तीन स्तरीय स्लैब अर्थात् 10,000 जीआरटी तक, 10001 से 30000 जीआरटी तक, 30000 जीआरटी से अधिक तक कम किया जाता है। 3000 जीआरटी से नीचे और 10,000 से 15,000 जीआरटी के बीच के स्लैब में आने वाले विद्यमान पोतों के लिए 30 प्रतिशत से 35 प्रतिशत तक की कमी का प्रभाव पड़ेगा। 3000 से 10,000 जीआरटी, 15001 से 30000 जीआरटी और 60,000 जीआरटी से अधिक की रेंज में आने वाले पोतों के लिए विद्यमान प्रशुल्क स्तर से क्रमशः 5 प्रतिशत, 10 प्रतिशत और 11 प्रतिशत की वृद्धि होगी।
	➤ घाट शुल्क - विद्यमान दरों में कोई संशोधन नहीं।	➤ घाटशुल्क - विद्यमान दरों में कोई संशोधन नहीं।

क्रम संख्या	पूर्ववर्ती प्रस्ताव	संशोधित प्रस्ताव
(iii)	<p>अवशिष्ट श्रेणी</p> <p>➤ पत्तन देयताएं - प्रथम दो स्लैबों के भारित औसत पर 10 प्रतिशत।</p>	<p>➤ पत्तन देयताएँ - विद्यमान दो स्तरीय स्लैब दर की भारित औसत दर के आधार पर वृद्धि किए बिना एकल दर प्रस्तावित है। 10.7 मीटर से कम ड्राफ्ट प्राप्त करने वाले पोतों के प्रमुख स्लैब के लिए 6 प्रतिशत वृद्धि और अन्य पोतों के लिए 12 प्रतिशत कमी का प्रभाव पड़ेगा।</p>
	<p>➤ पायलिटेज - विद्यमान प्रमुख श्रेणी की भारित औसत दर पर 11 प्रतिशत वृद्धि प्रस्तावित है।</p>	<p>➤ पायलिटेज - विद्यमान प्रथम दो स्लैबों का विलय करके एकल दर प्रस्तावित है। अगले दो स्लैबों के लिए दरों के मान में विद्यमान के अनुसार दरें जारी रखने का प्रस्ताव है। इसने संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुसार अधोगामी दरें प्रस्तावित नहीं की हैं। इसी प्रकार अंतरण प्रभार भी पायलिटेज शुल्क के अनुसार प्रस्तावित है।</p>
	<p>➤ बर्थ किराया - विद्यमान प्रमुख स्लैब की भारित औसत आय पर 46 प्रतिशत वृद्धि प्रस्तावित है।</p>	<p>➤ बर्थ किराया - विद्यमान छह स्तरीय स्लैब को तीन स्तरीय स्लैब अर्थात् 10,000 जीआरटी तक 10001 से 30000 जीआरटी तक, 30000 जीआरटी है से अधिक तक कम किया जाता है। 3000 जीआरटी से नीचे और 10001 से 15000 जीआरटी के बीच के स्लैब में आने वाले विद्यमान पोतों के लिए 37.1 प्रतिशत और 30 प्रतिशत तक की कमी का प्रभाव पड़ेगा। तथापि, 15001 से 30,000 जीआरटी के बीच के पोतों और 60,000 जीआरटी से अधिक वाले पोतों को विद्यमान प्रशुल्क स्तर से क्रमशः 10 प्रतिशत और 15 प्रतिशत वृद्धि वहन करनी होगी।</p>
	<p>➤ एल्युमिनियम और इसके उत्पादों, खाद्यान्नों, खाद्य तेल, सभी प्रकार के तेल अर्क, आरआर सामग्रियों इत्यादि जैसी कुछ वस्तुओं के लिए घाटशुल्क कम करना प्रस्तावित है। अमोनियम नाइट्रेट, ब्लास्ट फर्नेस लौह-चूर्ण, बेंटोनाइट इत्यादि के लिए नई घाट शुल्क दर लागू करने का प्रस्ताव है।</p> <p>➤ कुछ अन्य कार्गो मर्चों के लिए घाट शुल्क 10 प्रतिशत से 30 प्रतिशत के बीच बढ़ाए जाने का प्रस्ताव है।</p> <p>➤ एलपीजी के लिए घाट शुल्क दर तेल उद्योग के साथ परामर्श से 100 रुपये प्रति घनमीटर की विद्यमान वसूली की तुलना में 136/- रुपये प्रति टन के आधार पर किए जाने का प्रस्ताव है।</p>	<p>➤ घाटशुल्क - जैसाकि पहले प्रस्तावित था, स्टाइरिन, मोनोमार, एल्युमिनियम सामग्रियों की घाट शुल्क दर में कोई कमी प्रस्तावित नहीं है। एलपीजी, शीरा, कार्बोस्टिक सोडा की वसूली की इकाई में संशोधन को छोड़कर विद्यमान दरें जारी रखना प्रस्तावित है और पूर्व-प्रस्तावित के अनुसार कुछ वस्तुओं के लिए नई घाट शुल्क दर है। समुदी उत्पादों के लिए 0.01% की एक नई मूल्यानुसार दर लागू करने का प्रस्ताव है।</p> <p>➤ एलपीजी के लिए घाटशुल्क दर पूर्व प्रस्तावित के अनुसार तेल उद्योग के साथ परामर्श से प्रति टन आधार पर 136/- रुपये प्रति टन किया जाना प्रस्तावित है।</p>

**संशोधित प्रस्ताव में अन्य संशोधन**

- (iv) पीओएल शब्द की परिभाषा संशोधित की गई है, ताकि यह स्पष्ट किया जा सके कि पोत-संबद्ध प्रभारों की वसूली के प्रयोजनार्थ इसमें एलपीजी पोत भी शामिल होंगे।
- (v) फ्लोटिंग क्रेन के लिए किराया प्रभार विद्यमान प्रशुल्क स्तर पर जारी रखना प्रस्तावित है।
- (vi) कर्षण प्रभार को युक्तियुक्त और सरल किया गया है तथा तत्संबंधी 15 प्रतिशत वृद्धि प्रस्तावित है।
- (vii) पारगमन शेडों और खुले शेडों के लिए भंडारण शुल्क विद्यमान प्रशुल्क पर जारी रखना प्रस्तावित है। प्रथम तल टी-2 शेड के लिए लाइसेंस शुल्क पूर्ववर्ती प्रस्तावित 12.50 रुपए प्रति वर्गफुट प्रति पखवाड़ा की तुलना में 1350 रुपए प्रति 100 वर्ग फुट किए जाने का प्रस्ताव है।
- (viii) जहाजी कुली कार्य/जहाज मरम्मत इत्यादि के लिए लाइसेंस जारी करने हेतु प्रभारों को विद्यमान स्तर पर जारी रखने का प्रस्ताव है।

10.4 इनके अलावा, विभिन्न अन्य प्रावधानों के संदर्भ में इसके पूर्ववर्ती प्रस्ताव में प्रस्तावित संशोधनों को इसके संशोधित प्रस्ताव में भी शामिल किया गया है।

10.5 वीपीटी ने उल्लेख किया है वह अगले तीन वर्षों की अवधि के लिए कच्चे तेल की घाट शुल्क दर में 60 करोड़ रुपए और लगभग 90 करोड़ रुपए की सीमा तक रियायत देने का प्रस्ताव करता है और यदि कोई अधिशेष बचता है, तो उसका उपयोग पेंशन निधि के गठन के लिए किया जाएगा।

11 इस मामले में परामर्श से संबंधी कार्यवाहियाँ इस प्राधिकरण के कार्यालय में रिकार्डों में उपलब्ध हैं। प्राप्त टिप्पणियों और संबंधित पार्टियों द्वारा प्रस्तुत तर्कों का सारांश संबंधित पार्टियों को अलग से भेज दिया जाएगा। यह ब्यौरे हमारी वेबसाइट <http://tariffauthority.gov.in> पर भी उपलब्ध हैं।

12. इस मामले पर कार्यवाही के दौरान एकत्रित समग्र जानकारी के संदर्भ में निम्नलिखित मुद्दे सामने आते हैं :

- (i) इस मामले पर कार्यवाही के दौरान उभरने वाले विभिन्न मुद्दों के दृष्टिगत पत्तन प्रयोक्ताओं/प्रयोक्ता संगठनों के साथ विस्तृत विचार-विमर्श के पश्चात वीपीटी ने पहले दिसम्बर, 2005 में अपने प्रस्ताव का पुनः निरूपण किया था। प्रयोक्ताओं तथा इस प्राधिकरण द्वारा दिए गए सुझावों तथा की गई अनुशंसाओं को इस पुनः निरूपित प्रस्ताव में ध्यान में रखा गया था। जब यह प्रस्ताव इस प्राधिकरण द्वारा विचारार्थ अग्रिम चरण में था तो वीपीटी ने अपने प्रस्ताव को रोकने का अनुरोध किया था, क्योंकि वह अपने प्रस्ताव पर पुनर्विचार और संशोधन करना चाहता था। तदनंतर, वीपीटी ने 31 मार्च, 2006 को एक संशोधित प्रस्ताव दायर किया, जिसे विचारार्थ शामिल किया गया है। संशोधित प्रस्ताव में हमने कुछ यौक्तिकीकरण के सिवाए, जिसका संभवतः इसकी समग्र आय पर कोई महत्वपूर्ण प्रभाव नहीं पड़ेगा, अधिकांश मदों के लिए विद्यमान प्रशुल्कों को जारी रखने का प्रस्ताव किया है।
- (ii) वर्ष 2004-05 के दौरान वीपीटी द्वारा प्रहस्तन किया गया वास्तविक यातायात 50.15 मी. टन सूचित किया गया है। इसकी तुलना में, पत्तन के लिए समग्र रूप से यातायात वर्ष 2005-06 तथा वर्ष 2006-07, दोनों में प्रत्येक वर्ष के लिए 55.5 मी. टन होने का पूर्वानुमान लगाया गया है तथा वर्ष 2007-08 एवं 2008-09 के लिए पूर्वानुमान क्रमशः 56.0 मी. टन तथा 56.1 मी. टन है।

विशाखापट्टणम पत्तन में प्रचालनरत दो बीओटी प्रचालकों अर्थात् विज्ञाग सीपोर्ट लिमिटेड तथा विशाखा कंटेनर टर्मिनल लिमिटेड द्वारा प्रहस्तन किए जाने वाले पत्तन यातायात, जिसमें कार्गो/कंटेनर शामिल नहीं है, के वर्ष 2005-06 के लिए 53.2 मी. टन, वर्ष 2006-07 के लिए 52.6 मी. टन होने तथा वर्ष 2007-08 में 9 प्रतिशत कम होकर 47.96 मी. टन होने का पूर्वानुमान लगाया गया है। वर्ष 2008-09 के लिए यातायात लगभग पिछले वर्ष के लिए अनुमानित स्तर पर अनुरक्षित है।

वर्ष 2006-07 तथा 2007-08 में लौह-अयस्क यातायात में संबंधित विगत वर्षों की तुलना में 3 प्रतिशत से 4 प्रतिशत की कमी होने की आशा है तथा पीओएल के यातायात में वर्ष 2006-07 के दौरान 7 प्रतिशत की कमी होने का पूर्वानुमान लगाया गया है। वर्ष 2007-08 में सामान्य कार्गो में 21 प्रतिशत की महत्वपूर्ण गिरावट होने तथा वर्ष 2008-09 में संबंधित विगत वर्ष की तुलना में 5 प्रतिशत की गिरावट होने की आशा है, जो मुख्यतः तापीय कोयले तथा कोकिंग कोयले के यातायात में कमी होने के कारण है। वीपीटी ने यातायात में इस कमी के लिए कार्गो के विपथन को उत्तरदायी ठहराया है, जिसका प्रहस्तन वर्तमान में दो बीओटी प्रचालकों द्वारा पत्तन पर किया जा रहा है।

उपलब्ध अनंतिम यातायात आंकड़े दर्शाते हैं कि वीपीटी ने वर्ष 2004-05 में प्रहस्तन किए गए सूचित 50.15 एमएमटी की तुलना में वर्ष 2005-06 में 55.8 एमएमटी कार्गो का प्रहस्तन किया है। अतः बिना किसी आपत्ति के वीपीटी के यातायात अनुमानों को स्वीकार करना कठिन है, क्योंकि वर्ष 2006-07 के लिए यातायात पूर्वानुमान वर्ष 2005-06 में प्रहस्तन किए गए स्तर से कम हैं और वर्ष 2007-08 के लिए पूर्वानुमान वर्ष 2005-06 में प्रहस्तन किए गए स्तर के लगभग समान हैं। यह विगत वर्ष में प्रहस्तन किए गए कार्गो की तुलना में वर्ष 2005-06 के लिए 10.1 प्रतिशत की महत्वपूर्ण वृद्धि पर उपलब्ध संकेतकों के समनुरूप नहीं है।

तथापि, किसी अन्य विश्वनीय आंकड़ों की अनुपस्थिति में तथा साथ ही यह मानते हुए कि वीसीटीपीएल तथा वीएसएल एवं किसी भी प्रयोक्ता संगठन ने वीपीटी द्वारा लगाए गए यातायात अनुमानों पर कोई आपत्ति नहीं उठाई है, यह प्राधिकरण इस विश्लेषण के प्रयोजनार्थ वीपीटी द्वारा किए गए यातायात पूर्वानुमानों पर निर्भर है। तथापि, यदि गलत अनुमान के कारण वीपीटी को कोई अनुचित लाभ उपार्जित होना पाया जाता है तो संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के समनुरूप प्रशुल्क की अगली समीक्षा के समय प्रशुल्क में समायोजन किया जाएगा।

- (iii) वीपीटी ने यातायात पूर्वानुमानों के संदर्भ में आय का अनुमान लगाया है। डॉलर मूल्यवर्गित प्रशुल्क मदों के संबंध में पोत संबंधित आय का अनुमान लगाते समय 44.02 रुपए की विनिमय दर को प्रयोज्य किया गया है, जब कि वर्तमान में यह 44.45 रुपए के स्तर पर है। यद्यपि, इसका प्रभाव केवल मामूली सा होगा, डॉलर संदर्भ में मूल्यवर्गित पोत संबंधित प्रभारों के आय अनुमान को वर्तमान विनिमय दर के संदर्भ में अद्यतन किया जाता है।

वीपीटी द्वारा यथा अनुमानित प्रचालनात्मक आय पर अद्यतन विनिमय दर के संबंध में डॉलर संदर्भ में मूल्यवर्गित पोत संबंधित आय के समायोजन के अध्याधीन विचार किया जाता है। यदि अगली समीक्षा के समय यह अवलोकन किया जाता है कि वास्तविक आय यही विचार किए गए अनुमानों से महत्वपूर्ण रूप से भिन्न है तो ऐसे गलत अनुमान के कारण उपार्जित लाभ को संशोधित प्रशुल्क संशोधन/समीक्षा में प्रतिसंतुलित किया जाएगा।

- (iv) प्रशुल्क नियत करने के लिए संशोधित दिशानिर्देशों के अनुसार, बीओटी प्रचालकों से प्राप्त राजस्व अंश/रॉयल्टी को सर्वप्रथम अधिशेष श्रमिकों की लागत, यदि कोई हो, को पूरा करने पर प्रयोज्य किया जाना है तथा तत्पश्चात् शेष राशि के कम से कम 50 प्रतिशत हिस्से का अनुसूच्य पांच वर्षों की अवधि के भीतर पतन अवसंरचना सुविधाओं के सृजन तथा/अथवा आधुनिकीकरण के प्रयोजनार्थ एक निलम्ब खाते में किया जाना है।

बीओटी प्रचालकों विशाखा कंटेनर टर्मिनल प्राईवेट लिमिटेड तथा विजाग सीपोर्ट लिमिटेड से वीपीटी को प्राप्त रॉयल्टी/राजस्व अंश के वर्ष 2006-07 से 2008-09 के लिए क्रमशः 144.28 लाख रुपए 398.52 लाख रुपए तथा 416.14 लाख रुपए होने का अनुमान लगाया गया है। पत्तन ने इन दो निजी प्रचालकों को गोदियों के निजीकरण के कारण किसी अधिशेष जनशक्ति की आवश्यकता सूचित नहीं की है तथा इसलिए इस प्रयोजनार्थ कुछ भी राशि अलग नहीं रखी जानी है। वीसीटीपीएल तथा वीएसएल से प्राप्त राजस्व अंश/रॉयल्टी को आय अनुमान में राजस्व नहीं माना गया है। इसने एक पृथक प्रोफार्मा निलम्ब खाता उपलब्ध कराया है तथा इन सभी उपार्जनों को निलम्ब खातों में अंतरित करने का प्रस्ताव किया है। वीपीटी ने स्पष्ट किया है कि चूंकि उक्त निलम्ब खातों में संचयन वर्तमान में अत्यल्प है, पत्तन अवसंरचना सुविधाओं के सृजन/आधुनिकीकरण के लिए उसका उपयोग नहीं किया गया है। तथापि, यह प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुसार निलम्ब खाते में उपलब्ध राशि को निर्धारित अवधि के भीतर उक्त प्रयोजनार्थ व्यय करने के लिए सहमत हो गया है। वीपीटी ने पत्तन के विकास के लिए निलम्ब खातों से निधियां नियोजित करने के लिए कोई अनुमानित योजना प्रस्तुत नहीं की है।

रॉयल्टी/राजस्व हिस्से के संव्यवहार के संबंध में वीपीटी द्वारा अपनाए गए दृष्टिकोण को इस शर्त के अधीन स्वीकार कर लिया गया है कि यदि संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों में विनिर्दिष्ट समय-सीमा के भीतर निलम्ब खाते में निधियों का उक्त प्रयोजनार्थ उपयोग न किए जाने का पता चलता है तो अगले प्रशुल्क निर्धारण के लिए पत्तन राजस्व में समस्त उपार्जन को वापस जोड़ दिया जाएगा।

वीपीटी इस निलम्ब खाते की प्राप्ति तथा उनमें किए गए उपयोग की स्थिति की समीक्षा करने में इस प्राधिकरण को समर्थ बनाने के लिए वित्तीय वर्ष 2008-09 के अन्त में निलम्ब खाते के लेखे प्रस्तुत करेगा।

- (v) संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुसार प्रमुख पत्तनों के मामले में कम्पनी अधिनियम के अनुसार अपनाए गए जीवन मानदंडों का अनुमान करते हुए सीधी रेखा पद्धति पर मूल्यहास का परिकलन किया जाना अपेक्षित है। वीपीटी ने नौवहन मंत्रालय द्वारा निर्धारित जीवन मानदंडों का अनुसरण करते हुए सीधी रेखा विधि के आधार पर परिसंपत्तियों संबंधी मूल्यहास की संगणना की है। चूंकि, संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुसार प्रस्ताव दर्ज

कराने की पत्तन की यह पहली प्रक्रिया है, यह प्राधिकरण इस प्रशुल्क वैधता अवधि के लिए वीपीटी द्वारा यथा प्रस्तुत मूल्यहास की संगणना को स्वीकार करता है। वीपीटी को परामर्श दिया जाता है कि वह अपने अगले प्रशुल्क समीक्षा/संशोधन प्रस्ताव का निरूपण करते समय मूल्यहास की संगणना के लिए संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों का अनुपालन करे। प्रसंगवश, एनएमपीटी ने भी मूल्यहास प्रक्रियाविधि को परिवर्तित करने में अपनी असमर्थता जाहिर की है तथा एक और प्रशुल्क चक्र के लिए विद्यमान दृष्टिकोण को जारी रखने के इसके अनुरोध को स्वीकार कर लिया गया है।

- (vi) सम्पदा गतिविधि के लिए लागत विवरण घाटे की स्थिति को प्रकट करता है। इस प्राधिकरण की सदैव यह राय रही है कि पत्तन सम्पदा का इष्टतम एवं वाणिज्यिक दोहन किया जाए, ताकि सम्पदा का राजस्व पत्तन के केन्द्रीय कार्यकरण को अनुपूरित कर सके।

ऐसा होने पर भी सम्पदा किराए को संशोधित करके मार्च, 2007 में जारी वर्तमान सरकारी दिशानिर्देशों का अनुसरण करते हुए नियत किया जाता है। पत्तन अपने पट्टा किरायों के संशोधन के लिए एक पृथक पुनः निरूपित प्रस्ताव प्रस्तुत करने पर सहमत हो गया है तथा इसलिए इस विश्लेषण के लिए सम्पदा गतिविधि के बिना लागत स्थिति पर विचार किया गया है, चूंकि रेलवे प्रभारों का संशोधन इस प्राधिकरण के क्षेत्राधिकार के अंतर्गत नहीं आता, वीपीटी ने अपने दरों के मान के प्रस्तावित व्यापक संशोधन में इस सेवा के प्रशुल्क को सही शामिल नहीं किया है। ऐसा होने में इस विश्लेषण के प्रयोजनार्थ वीपीटी द्वारा सम्पदा तथा रेलवे गतिविधि के बिना प्रस्तुत लागत स्थिति पर विचार किया गया है।

- (vii) वर्ष 2004-05 के लिए वास्तविक बीमा प्रीमियम तथा वर्ष 2005-06 एवं 2006-07 के लिए अनुमान नगण्य राशि दर्शाते हैं, जिसका यह स्पष्ट अर्थ है कि पत्तन द्वारा ग्रहीत वर्तमान बीमा सुरक्षा में इसकी सभी परिसंपत्तियां/उपस्कर शामिल नहीं हैं। अतिरिक्त बीमा प्रीमियम पर विचार करने का वीपीटी का अनुरोध मंत्रालय द्वारा प्रस्तुत विशिष्ट सलाह के भेदनजर पत्तन परिसंपत्तियों/उपकरण को पर्याप्त रूप से सुरक्षित करने के लिए है।

वीपीटी ने अपने पूर्ववर्ती प्रस्ताव में शीर्ष प्रबंधन एवं सामान्य उपरिख्य के अंतर्गत 10 करोड़ रुपए प्रतिवर्ष की बीमा लागत का अनुमान लगाया था, जो संगत वर्ष के लिए अनुमानित निवल ब्लॉक का लगभग 1.4 प्रतिशत बैठता है। तदनंतर, संशोधित प्रस्ताव में, इसने इस अनुमान को कम करके परिसंपत्तियों के निवल ब्लॉक का 1 प्रतिशत से कम कर दिया है, जो कुछ अन्य निजी टर्मिनल प्रचालकों के बीमा लागत के अनुमानों से मेल खाता है। ऐसा होने के कारण, बीमा प्रीमियम के संशोधित अनुमान को स्वीकार कर लिया गया है।

चूंकि, बीमा कम्पनी को संदेय प्रीमियम अथवा बीमा निधि में अंशदान को प्रशुल्क संगणना के प्रयोजनार्थ एक लागत मद माना जाता है। बीमा कम्पनी द्वारा अनुज्ञेय सीमा तक ऐसी सम्पत्ति की क्षति/मरम्मत वास्तविक लागत को लागत की अनुज्ञेय मद नहीं माना जाएगा। इसी प्रकार, पूर्ण क्षति के कारण ऐसी परिसंपत्तियों के प्रतिस्थापन की स्थिति में वापस संदेय राशि संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.14 के अनुसार बीमा कम्पनी से वसूल की गई राशि को वीपीटी द्वारा उपगत पूंजीकरण लागत की राशि को कम करके परिकलित राशि तक सीमित होगी।

- (viii) लगभग 24 करोड़ रुपए पर अनुमानित वेतन संशोधन का प्रभाव वर्ष 2006-07 के दौरान अनुमानित कुल वेतन तथा मजूरी का लगभग 25 प्रतिशत हिस्सा बैठता है। वीपीटी ने इस अनुमान के लिए कोई आधार या ब्यौरेवार संगणना प्रस्तुत नहीं की है। यहाँ यह उल्लेख करना संगत है कि वेतन बिल में बोनस, विभिन्न अन्य भत्ते जैसे विविध घटक शामिल हैं, जो मजूरी के संशोधन के कारण संभवतः प्रभावित नहीं होंगे तथा इसलिए वेतन तथा मजूरी पर कुल व्यय के 25 प्रतिशत पर वेतन मजूरी का अनुमानित प्रभाव उच्चतर प्रतीत होता है। प्रसंगवश अपने प्रशुल्क के संशोधन के लिए अनुरोध करने वाले कुछ अन्य प्रमुख पत्तन ने वेतन संशोधन के प्रभाव पर बिल्कुल विचार नहीं किया है तथा इसलिए वीपीटी द्वारा लगाए गए अनुमान की युक्तिसंगतता का निर्धारण करना कठिन है। किसी विश्वसनीय आंकड़े की अनुपस्थिति में तथा यह मान्य करते हुए कि यह मद केवल एक प्रावधान है, वर्ष 2006-07 के दौरान अनुमानित कुल वेतन तथा मजूरी लागत के 15 प्रतिशत पर वेतन संशोधन के प्रभाव पर विचार करना पर्याप्त है, जो कि न्यू मंगलौर पत्तन न्यास के मामले में उनके सामान्य संशोधन प्रस्ताव पर विचार करते समय किया गया है। वर्ष 2006-07 के लिए वेतन तथा मजूरी का बजट अनुमानों में 96.10 करोड़ रुपए होने का अनुमान लगाया गया है तथा इसका लगभग 15 प्रतिशत 15 करोड़ रुपए बैठेगा। वर्ष 2006-07 के लिए प्रभाव पर तीन महीनों के लिए आनुपातिक रूप से विचार किया गया है तथा तदनंतर वर्षों के लिए पूर्ण प्रभाव को शामिल किया गया है। बीमा तथा वेतन संशोधन के लिए अनुमानित लागत को प्रबंधन तथा सामान्य उपरिख्य एवं सभी गतिविधियों में प्रचालनात्मक व्यय के अनुपात में संविभाजित किया जाता है

तथापि, वीपीटी के पास अनुसूची समीक्षा/प्रशुल्क संशोधन में पहले प्रस्ताव प्रस्तुत करने का विकल्प है, यदि मजूरी संशोधन के वास्तविक प्रभाव का उसके ऊपर कोई गम्भीर वित्तीय प्रभाव पड़ता हो।

- (ix) वर्ष 2006-07 के लिए प्रबंधन एवं सामान्य उपरिख्य समाहित प्रचालनात्मक व्यय में विगत वर्ष के अनुमानों की तुलना में वर्ष 2006-07 के लिए 6.8 प्रतिशत की, वर्ष 2007-08 के लिए 13 प्रतिशत की तथा वर्ष 2008-09 में 4.7 प्रतिशत की वृद्धि होने का अनुमान है। वीपीटी ने स्पष्ट किया है कि प्रचालनात्मक व्यय में वृद्धि वेतन संशोधन तथा अतिरिक्त बीमा सुस्था के लिए किए गए प्रावधान के कारण है, जैसाकि पूर्ववर्ती विश्लेषण में स्पष्ट किया गया है। प्रशुल्क निर्धारण के लिए संशोधित दिशानिर्देशों के संदर्भ में, व्यय पूर्वानुमान भारत सरकार द्वारा घोषित सभी वस्तुओं के लिए थोक मूल्य सूचकांक (डब्ल्यूपीआई) के वर्तमान उतार-चढ़ाव के संबंध में मूल्य उतार-चढ़ाव के लिए समायोजित यातायात के समनुरूप होना चाहिए। डब्ल्यूपीआई, जो वित्तीय वर्ष 2004-05 के लिए 6.44 प्रतिशत के स्तर पर था, कम होकर वित्तीय वर्ष 2005-06 के लिए 4.47 प्रतिशत रह गया है। यातायात पूर्वानुमानों में वृद्धि नगण्य पाई गई है तथा इसलिए यातायात संवृद्धि के लिए कोई समायोजन अपेक्षित नहीं है। वेतन मजूरी के लिए सामान्याकृत अनुमान को शामिल करने के पश्चात तथा साथ ही अतिरिक्त बीमा सुस्था के प्रभाव को शामिल करने के पश्चात प्रचालनात्मक व्यय (प्रबंधन तथा सामान्य उपरिख्यों सहित) में वृद्धि 4.5 प्रतिशत प्रतिवर्ष की अनुज्ञेय सीमा के भीतर है। ऐसा होने से, वीपीटी द्वारा वर्ष 2006-07 से वर्ष 2008-09 तक के लिए यथा अनुमानित व्यय को वेतन संशोधन के प्रावधान में समायोजन के अध्याधीन अनुमत किया जाता है, जैसा कि पहले स्पष्ट किया गया है।
- (x) (क) पत्तन ने सकल ब्लॉक में वर्ष 2006-07 में 20.62 करोड़ रुपए, वर्ष 2007-08 में 24.00 करोड़ रुपए तथा वर्ष 2008-09 में 28.00 करोड़ रुपए की सीमा तक वहन का पूर्वानुमान लगाया है। वीपीटी ने सकल ब्लॉक में प्रस्तावित वर्धनों के कारण यातायात में वृद्धि या सृजित की जाने वाली अतिरिक्त क्षमता के लिए कोई निर्धारण (आकलन) प्रस्तुत नहीं किया है। वीपीटी ने आंतरिक बंदरगाह को गहरा करने के कारण प्रचालनात्मक कुशलता में सुधार की परिकल्पना की है। यद्यपि, इसका प्रमात्रात्मक निर्धारण इसमें नहीं किया गया है। इस सकल ब्लॉक में प्रस्तावित वर्धनों के कारण इकाई प्रचालनात्मक लागत में किसी महत्वपूर्ण कमी के होने की प्रत्याशा नहीं है। अनुवर्ती वर्षों में परिकल्पित पूंजी निवेश केवल उन वर्धित ध्रुपुटों का सामना करने के लिए प्रहस्तन सुविधाओं के वर्धन के लिए है, जो इसकी निर्धारित क्षमता से अधिक होंगे। नियोजित पूंजी पर आय अनुमत करने के लिए वीपीटी द्वारा यथा अनुमानित प्रस्तावित पूंजीकरण को आधार माना गया है।
- (ख) कार्यचालन पूंजी के अंतर्गत वर्तमान परिसंपत्तियां संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों में निर्धारित मानदंडों के अनुसार है। तथापि, वर्तमान देयताओं को एक माह के नकद प्रचालनात्मक व्यय पर शामिल किया गया है। यह संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के समनुरूप नहीं पाया गया है। संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुसार कार्यचालन पूंजी की संशोधित संगणना ऋणात्मक अधिशेष दर्शाती है। ऐसा होने से आशोधित लागत विवरण में कार्यचालन पूंजी को शून्य माना गया है।
- (ग) यद्यपि, वीपीटी ने उल्लेख किया है कि परिसंपत्तियों का श्रेणीकरण व्यवसाय परिसंपत्तियों, व्यवसाय संबंधित परिसंपत्तियों तथा सामाजिक देयता परिसंपत्तियों में किया गया है। यह पृथक्करण केवल सम्पदा गतिविधि के अंतर्गत परिसंपत्तियों के संबंध में किया गया है तथा अन्य गतिविधियों के संबंध में नहीं। अन्य गतिविधियों की परिसंपत्तियों का तीन श्रेणियों में पृथक्करण करने के लिए किसी विश्ववमनीय आंकड़े की अनुपस्थिति में वीपीटी द्वारा व्यवसाय परिसंपत्तियों के रूप में परिसंपत्तियों के श्रेणीकरण को इस विश्लेषण के प्रयोजनार्थ स्वीकार कर लिया गया है। वीपीटी को सलाह दी जाती है कि वह अगली प्रशुल्क समीक्षा के समय संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुसार सभी आस्तियों को वैज्ञानिक रूप से तीन श्रेणियों में पृथक्कृत कर ले।
- (घ) वर्ष 2004-05 के लिए पत्तन की निर्धारित क्षमता 49.65 मिलियन टन सूचित की गई है तथा पश्चिमी घाट के 2005-06 में आरम्भ हो जाने पर यह क्षमता 50.30 मिलियन टन हो जाने का अनुमान है। क्षमता से अधिक अनुमानित ध्रुपुट के तथ्य के सूचित किए जाने से क्षमता अनुमान की विश्वसनीयता के संबंध में संदेह उत्पन्न हुआ है। यह स्पष्ट नहीं है कि सैद्धांतिक प्राचलों पर आधारित अभिकल्पित क्षमता पर मात्र निर्भर करने के बजाए क्या अनुमान के उत्पादकता सुधारों तथा क्षमता वर्धनों को विचार में लिया गया है। तथापि, चूंकि 60 प्रतिशत क्षमता उपयोग के लिए भी नियोजित पूंजी पर पूर्ण आय को अनुमत किया जाना है, वीपीटी द्वारा सूचित स्थिति को आधार के रूप में मान्य किया गया है।
- (xi) संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुसार, प्रवृत्त प्रशुल्क नियत करने के समय निर्भर किए गए प्रक्षेपणों के संदर्भ में वास्तविक मौलिक एवं वित्तीय निष्पादन की समीक्षा प्रशुल्क वैधता अवधि के अंत में की जानी है तथा प्रशुल्क संशोधित करते समय उसे समायोजित किया जाना है, यदि निष्पादन अंतर + अथवा - 20 प्रतिशत से अधिक है।



वर्तमान मामले में, विशाखापट्टणम पत्तन न्यास का प्रस्ताव बीमांकित मूल्यांकन पर आधारित पेंशन देयता को पूरा करने के लिए वर्ष 2001-02 से 2004-05 की विगत अवधि के दौरान हुए सम्पूर्ण अधिशेष/घाटे को तथा वर्ष 2005-06 से वर्ष 2008-09 की अवधि के दौरान प्रत्याशित, अधिशेष को प्रतिसंतुलित करने के लिए है।

31 मार्च 2004 की स्थिति के अनुसार भारतीय पत्तन संघ द्वारा यथा निर्धारित पत्तन की पेंशन देयता का बीमांकित मूल्यांकन 865 करोड़ रुपए सूचित किया गया है, जिसमें से 372.66 करोड़ रुपए का आवंटन 31 मार्च, 2005 तक पेंशन निधि में सूचित रूप से उपलब्ध अधिशेष में से किया गया है। इसमें फिर भी 492.34 करोड़ रुपए का अंतर बचता है। संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुसार, ऐसी सरकारी देयता की पूर्ति विशिष्ट रूप से नामोदित निधियों या प्रावधानों से अन्यथा संचित अधिशेषों/प्रारक्षित राशियों में से की जाती है तथा यदि फिर भी इसकी पर्याप्त पूर्ति नहीं होती है, तो पत्तन न्यायोचित कारणों से ऐसी देयताओं की पूर्ति हेतु सीमित अवधि के लिए एक विशेष दर का प्रस्ताव कर सकता है। वीपीटी ने आरम्भ में पेंशन देयता की वसूली हेतु विशेष दर के उद्ग्रहण का प्रस्ताव किया था। अधिकांश प्रयोक्ता संगठनों से कड़ी आपत्ति के दृष्टिगत, वीपीटी ने अपने संशोधित प्रस्ताव में प्रस्तावित विशेष दर को वापस ले लिया है। इसने पेंशन निधि देयता के लिए इस प्रशुल्क वैधता चक्र में उपार्जित होने वाले सभी विगत उपार्जनों तथा अधिशेषों को प्रतिसंतुलित करने के लिए सहमति दे दी है।

जहाँ तक विगत अवधि के लिए निवल अधिशेष के निर्धारण का संबंध है, निम्नलिखित बातें अवलोकित की गयी हैं। जहाँ भी आवश्यक पाया गया, आशोधन किए गए हैं, जिन्हें निम्नानुसार स्पष्ट किया गया है:-

- (क) कार्यशील पूंजी की संगणना में वर्तमान परिसंपत्तियों के अंतर्गत ऋण तथा अग्रिम वर्ष 2003-04 तथा 2004-05 के दौरान 72 करोड़ रुपए तथा 117 करोड़ रुपए पर काफी अधिक पाए गए हैं। इसी प्रकार, वर्ष 2001-02 तथा 2002-03 के लिए शामिल किए गए कर्जदार कुल राजस्व के लगभग तीन से चार माह का हिस्सा बैठते हैं। वर्ष 2002-03 के लिए नकद अधिशेष भी उच्चतर अवलोकित किया गया है। कर्जदारों को दो माह के कुल राजस्व तक प्रतिबंधित करके कार्यशील पूंजी में आशोधन किया गया है। नकद अधिशेष को एक माह के नकद व्यय तक प्रतिबंधित किया गया है तथा ऋणों एवं अग्रिमों को वर्तमान परिसंपत्ति अनुमान से समाप्त कर दिया गया है तथा तदनुसार संशोधित कार्यशील पूंजी को वर्ष 2001-02 तथा 2002-03 के लिए नियोजित पूंजी पर आय की संगणना के लिए निवल ब्लॉक में जोड़ा गया है। वर्ष 2003-04 तथा वर्ष 2004-05 के लिए कार्यशील पूंजी को शून्य माना गया है, क्योंकि यह एक ऋणात्मक आंकड़ा था। वर्ष 2005-06 के लिए कार्यशील पूंजी की संगणना संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों में निर्धारित मानदंडों के अनुसार की गई है। चूंकि, यह एक ऋणात्मक आंकड़ा बैठता है, इसे आशोधित लागत विवरण में शून्य माना गया है।
- (ख) वीपीटी ने विगत अवधि 2001-02 से 2004-05 के लिए 15 प्रतिशत की दर से नियोजित पूंजी पर आय की संगणना की है। 31 मार्च, 2005 को संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के निर्गम से पूर्व नियोजित पूंजी पर आय दो अनिवार्य निधियों अर्थात् विकास, ऋण अदायगी एवं प्रतिस्थापन, पुनर्वास एवं पूंजीगत परिसंपत्तियों के आधुनिकीकरण के लिए 3 प्रतिशत प्रत्येक की दर से तत्समय प्रवृत्त उधार दर तथा अंशदान के आधार पर अनुमान की जाती थी। दो अनिवार्य निधियों में अंशदान के लिए 3 प्रतिशत प्रत्येक के लिए तथा तत्समय प्रवृत्त उधार दर की अनुमति देना विगत अवधि के लिए नियोजित पूंजी पर आय की संगणना को तदनुसार आशोधित किया गया है। वर्ष 2005-06 के लिए नियोजित पूंजी पर आय की संगणना संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के समनुरूप 15 प्रतिशत पर की गई है।
- (ग) यह अवलोकन किया गया है कि वर्ष 2002-03 के लिए उपलब्ध कराए गए वास्तविक आंकड़ों में विगत देयता की पूर्ति के लिए पेंशन निधि को अंशदान शामिल है। चूंकि, 31 मार्च, 2005 की स्थिति के अनुसार पेंशन निधि अधिशेष में वर्ष 2002-03 में किया गया यह अंशदान शामिल होगा, जिसे पेंशन देयता को प्रतिसंतुलित करने के लिए प्रयुक्त किया जा रहा है। विगत अवधि के लिए इस प्रविष्टि का लोप करने का कोई समायोजन आवश्यक नहीं पाया गया है।
- (घ) वीपीटी ने वर्ष 2004-05 में स्वैच्छिक सेवानिवृत्ति योजना की अनुग्रह राशि के भुगतान के लिए 16.37 करोड़ रुपए का व्यय उपगत किया है। पाँच वर्ष की अवधि के लिए स्वैच्छिक सेवानिवृत्ति योजना की परिशोधित राशि को वर्ष 2004-05 के लागत विवरण में शामिल किया गया है। संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देश जारी किए जाने से पूर्व प्रतिपादित सिद्धांतों तथा प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुसार स्वैच्छिक सेवानिवृत्ति योजना संबंधी अनुग्रह राशि को एक लागत मद के रूप में अनुमत नहीं किया गया है। इस स्वैच्छिक सेवानिवृत्ति योजना अनुग्रह राशि के भुगतान को विगत अवधि की अधिशेष स्थिति में से पूरा किया जाना अनुमत है।

सम्पदा तथा किराया गतिविधि को शामिल न करते हुए विगत अवधि के लिए वास्तविक लागत स्थिति वर्ष 2004-05 को छोड़कर किसी वर्ष के लिए प्रस्तुत नहीं की गई है। ऐसा होने के कारण, वर्ष 2005-06 तक पिछले सामान्य संशोधन आदेश के क्रियान्वयन की तिथि से उक्त संतुलन के अध्याधीन वीपीटी द्वारा पत्तन के लिए समग्र रूप से यथा प्रस्तुत समेकित लागत स्थिति को विचार में लिया गया है।

(ड) उक्त आशोधन के अध्याधीन नियोजित पूंजी पर अनुज्ञेय आय के पश्चात निवल अधिशेष निम्न प्रकार है:-

(लाख रुपए)

2001-02	(-) 3620.25
2002-03	(-) 2351.42
2003-04	3141.42
2004-05	8646.03
2005-06	10164.34
जोड़	15980.36

वर्ष 2004-05 के दौरान उपगत 16.37 करोड़ रुपए की स्वैच्छिक सेवानिवृत्ति योजना की अनुग्रह राशि का भुगतान इस अधिशेष स्थिति से पर्याप्त रूप में पूरा हो जाता है, जिसके पश्चात फिर भी पेंशन निधि देयता को पूरा करने के लिए 143.43 करोड़ रुपए का राजस्व अधिशेष बच जाता है।

(xii) वर्ष 2006-07 से 2008-09 के लिए समेकित लागत विवरण तथा मुख्य गतिविधि-वार लागत विवरणों को विश्लेषण के समनुरूप आशोधित किया गया है। आशोधित लागत विवरण अनुबंध-1(क) से (घ) के रूप में संलग्न है। वित्तीय/लागत विवरणों द्वारा प्रकट किए गए परिणामों की सारांशीकृत स्थिति नीचे सारणीबद्ध की गई है:-

क्रमांक	गतिविधि	अधिशेष (+)/घाटा (-) 2006-07 (लाख रुपए) (प्रचालन आय का प्रतिशत)	अधिशेष (+)/घाटा (-) 2007-08 (लाख रुपए) (प्रचालन आय का प्रतिशत)	अधिशेष (+)/घाटा (-) 2008-09 (लाख रुपए) (प्रचालन आय का प्रतिशत)	कुल अधिशेष (+)/घाटा (-) (लाख रुपए)	औसत अधिशेष/घाटा प्रचालन आय के प्रतिशत के रूप में
(i)	समग्र पत्तन (रेलवे तथा सम्पदा को छोड़कर)	10144.66 (23.43%)	6279.85 (14.95%)	4901.19 (11.59%)	21325.75	16.66%
(ii)	लौह-अयस्क (यांत्रिक)	3472.83 (21.24%)	962.89 (6.54%)	1123.38 (7.24%)	5559.10	11.67%
(iii)	पीओएल	7487.52 (63.19%)	7711.4 (62.68%)	7466.88 (60.70%)	22665.80	62.19%
(iv)	मछवाही बंदरगाह	(-) 84.69 (- 28.9%)	(-) 209.76 (- 112.9%)	(-) 224.76 (- 121.0%)	(-) 519.21	(-) 87.64%
(v)	कार्गो प्रहस्तन गतिविधि (लौह-अयस्क, पीओएल तथा मछवाही बंदरगाह को छोड़कर)	(-) 436.69 (- 6.76%)	(-) 1954.94 (- 35.69%)	(-) 2432.18 (- 46.13%)	(-) 4823.81	(-) 29.49%
(vi)	पत्तन एवं गोदी सुविधा (लौह-अयस्क, पीओएल तथा मछवाही बंदरगाह को छोड़कर)	(-) 294.31 (- 3.52%)	(-) 229.74 (- 2.47%)	(-) 1032.1 (- 11.46%)	(-) 1556.17	(-) 5.82%

उक्त सारणी से यह स्पष्ट है कि सम्पदा तथा रेलवे गतिविधि को छोड़कर पत्तन समग्र रूप में 16.7 प्रतिशत का औसत अधिशेष दर्शाता है। लागत स्थिति के आधार पर तथा गतिविधियों के बीच परस्पर आर्थिक-सहायता के प्रवाह को मान्य करते हुए प्रशुल्क में किस उर्ध्वमुखी संशोधन किए जाने का कोई कारण नहीं है। संशोधित प्रस्ताव में पत्तन ने कुछ यौक्तिकीकरण के साथ विद्यमान प्रशुल्क संरचना को जारी रखने का प्रस्ताव किया है, जिसका संभवतः इसके राजस्व पर कोई निहितार्थ नहीं होगा। तथापि, वीपीटी ने उल्लेख किया है कि इसका प्रस्ताव हिन्दुस्तान पेट्रोलियम कारपोरेशन लिमिटेड के परामर्श से कच्चे तेल की दरों को कम करने का है, जिससे इसके राजस्व में 60 करोड़ रुपए से 90 करोड़ रुपए तक की कमी आने की संभावना है। शेष राजस्व अधिशेष का प्रयोग पेंशन निधि का निर्माण करने के लिए किया जाना प्रस्तावित है। प्रत्येक मुख्य गतिविधि की व्यापक स्थिति का विश्लेषण नीचे दिया गया है :

(क) लौह-अयस्क (अभियांत्रिक प्रहस्तन)

- (क) अभियांत्रिक साधनों द्वारा लौह-अयस्क के प्रहस्तन से संबंधित गतिविधि 55.56 करोड़ रुपए की कुल राजस्व अधिशेष स्थिति उद्घाटित करती है।
- (ख) अभियांत्रिक प्रहस्तन द्वारा लौह-अयस्क पोतों के लिए पत्तन देयताओं की विद्यमान एकल दर को जारी रखने के प्रस्ताव को स्वीकार किया जाता है।
- (ग) संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुसार, गोदी किराए की एकल दर निर्धारित की जानी चाहिए। वीपीटी ने संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों की शर्त को पूरा करने के लिए विद्यमान दो स्लेबों के मासिक औसत के आधार पर गोदी किराए की एकल दर का पहले प्रस्ताव किया था। तथापि, एकल गोदी किराया दर का पोतों की एक श्रेणी पर महत्वपूर्ण प्रभाव पड़ना पाए जाने के कारण इसने अपने संशोधित प्रस्ताव में विद्यमान द्विस्तरीय स्लेब दर को जारी रखने का प्रस्ताव किया है। वीपीटी द्वारा किए गए प्रस्तुतीकरणों के दृष्टिगत, संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों से विपथन को एक एकबारगी उपाय के रूप में अनुमत किया गया है तथा लौह-अयस्क पोतों के लिए विद्यमान द्विस्तरीय गोदी किराया दर को जारी रखने का प्रस्ताव स्वीकार कर लिया गया है। तथापि वीपीटी को अगली पुनरीक्षा के समय इस प्रशुल्क मद में उचित यौक्तिकीकरण इस तरीके से करने की सलाह दी गई है कि यानों के विभिन्न आकारों पर एक समान प्रभाव पड़े।
- (घ) वीपीटी ने अभियांत्रिक रूप से प्रहस्तित लौह-अयस्क कार्गो के लिए विद्यमान घाट शुल्क दर को जारी रखने का प्रस्ताव किया है।
- (ङ) संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुसार, वर्धनात्मक जीआरटी के लिए आद्योगामी दरों के तथा त्रि-स्तरीय स्लेबों में निर्यात शुल्क निर्धारित किया जाना आवश्यक है। द्वितीय स्लेब अर्थात् 30,000 जीआरटी से 60,000 जीआरटी तक के लिए निर्यात शुल्क प्रथम स्लेब के 80 प्रतिशत पर निर्धारित किया जाना है तथा 60,000 जीआरटी से ऊपर तृतीय स्लेब के लिए इसे प्रथम स्लेब के 70 प्रतिशत पर निर्धारित किया जाना है। यद्यपि, वीपीटी ने अपने आरम्भिक प्रस्ताव में ऐसी अद्योगामी दरों का प्रस्ताव किया था। हमने मार्च, 2006 में दायर किए गए अपने संशोधित प्रस्ताव में उन्हें वापस ले लिया है। यह सहमति है कि इस संबंध में एक ही बार में किए गए यौक्तिकीकरण के परिणामस्वरूप महत्वपूर्ण राजस्व निहितार्थ हो सकते हैं, किन्तु इस प्रशुल्क मद के यौक्तिकीकरण की अवहेलना भी नहीं की जा सकती। अतः इस प्राधिकरण ने लौह-अयस्क पोतों के लिए क्रमिक तरीके से युक्तिसंगत निर्यात शुल्क आरम्भ करने का निर्णय लिया है। आरम्भ में 70,000 डीडब्ल्यूटी (अर्थात् 40,000 जीआरटी से अधिक) के लौह-अयस्क पोतों के लिए प्रशुल्क वर्धनात्मक जीआरटी पर विगत स्लेब के 90 प्रतिशत पर निर्धारित किया गया है। इसमें सभी तीन वर्षों के लिए मिलाकर इसके राजस्व में लगभग 75 लाख रुपए की कमी आने की संभावना है।
- (च) पोतों की सभी श्रेणियों के लिए विद्यमान निर्यात शुल्क विभिन्न संगत गतिविधियों के लिए उद्ग्रहीत सम्मिश्र प्रभार है, जिसमें प्रयोक्ताओं के अनुसंधान पर उसी बंदरगाह में अथवा भीतरी बंदरगाह से बाहरी बंदरगाह में अथवा प्रतिलोमतः अंतरण का एक कार्य शामिल है। संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों में पायलिटेज शुल्क को पर्याप्त क्षमता की कर्षनावर्त/लॉर्चा की अपेक्षित संख्या के साथ एक अंतर्वाही, एक बहिर्वाही संचलन तथा पत्तन सुविधा के लिए यानों के अंतरण के लिए एक सम्मिश्र शुल्क के रूप में परिभाषित किया गया है। वीपीटी ने संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के समनुसंग पायलिटेज शुल्क की विद्यमान परिभाषा को आशोधित करने का प्रस्ताव भी किया है। तथापि, हमने एक अंतरण संघटक को शामिल न करने के कारण पायलिटेज शुल्क की विद्यमान इकाई दर में सदृश समायोजन नहीं किया है।

विशाखापट्टणम स्टीमशिप एजेंट्स एसोसिएशन ने यह भी निर्दिष्ट किया है कि पायलिटेज शुल्क की विद्यमान परिभाषा में प्रयोक्ताओं के अनुरोध पर एक अंतरण किया जाना शामिल है, जिसे पत्तन सुविधा के लिए पोत के अंतरण द्वारा प्रतिस्थापित किया जाना प्रस्तावित है। पायलिटेज शुल्क की परिभाषा में प्रस्तावित आशोधन इस प्रशुल्क मद में 33 प्रतिशत की वृद्धि में परिणामी होगा।

यद्यपि, वीएसएए द्वारा उल्लिखित तथ्य तकनीकी रूप से सही है, यह साधारण गणित प्रभावी नहीं होगा जब प्रशुल्क को सम्पूर्ण उपगतिविधि की लागत के आधार पर नियत किया जाता है तथा अनन्य रूप से अलग-अलग मदवार सेवाएं उपलब्ध करके लागत के आधार पर नियत नहीं किया जाता। विद्यमान सम्मिश्र शुल्क में शामिल अंतरण संघटक के संबंध में किसी सूचना के उपलब्ध क्राए जाने के अभाव में, एनएमपीटी के हालिया मामले में प्रयोज्य समान साम्यानुमान का अनुसरण करते हुए अंतरण शुल्क को 10 प्रतिशत कम किया जा सकता है। इस आशोधन के कारण आय में कमी प्रयोक्ताओं के अनुरोध पर वीपीटी द्वारा उद्ग्रहण किए जाने वाले पृथक अंतरण प्रभाओं के एवज में तथा साथ ही पत्तन सुविधा अंतरण की परिभाषा से लोप की जाने वाली पोतों की विभिन्न गतिविधियों के कारण प्रतिसंतुलित हो जाएगी।

प्रयोक्ताओं की यह आशंका कि पायलिटेज शुल्क की परिभाषा में प्रस्तावित आशोधन प्रशुल्क वृद्धि में परिणामी होगा, केवल अंतरण का अनुरोध करने वाले पोतों के मामले में ही संगत है। यह उल्लेखनीय है कि पूर्ववर्ती व्यवस्था में सभी पोत एक अंतरण की लागत का वहन कर रहे थे, चाहे ऐसे अंतरण का उपयोग किया गया हो या न किया गया हो।

#### (ख) पीओएल

- (क) पीओएल गतिविधि 226 करोड़ रुपए के महत्वपूर्ण कुल राजस्व अधिशेष को दर्शाती है। वीपीटी ने एचपीसीएल के परामर्श से कच्चे तेल की घाटशुल्क दर में कमी करने का प्रस्ताव किया है, जिससे इसके राजस्व में 60 करोड़ रुपए से 90 करोड़ रुपए की कमी होने की संभावना है।
- (ख) वीपीटी ने विद्यमान द्विस्तरीय स्लैब दर की मासिक औसत दर के आधार पर पीओएल पोतों के लिए पत्तन देयताओं की एकल स्लैब दर का प्रस्ताव किया है। संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों में भी पत्तन देयताओं की एकल दर की सिफारिश की गई है। प्रस्तावित दर बाहरी बंदरगाह में प्रविष्ट होने वाले यानों के लिए 3 प्रतिशत की कटौती से भीतरी बंदरगाह में प्रविष्ट होने वाले पीओएल यानों के मामले में 17 प्रतिशत की वृद्धि में परिणामी होगी। वीपीटी द्वारा प्रस्तुत की गई सूचना के आधार पर यह पाया गया कि भीतरी बंदरगाह में प्रविष्ट होने वाले पीओएल पोतों का जीआरटी पीओएल पोतों के कुल जीआरटी का लगभग 47 प्रतिशत बैठता है। प्रशुल्क के यौक्तिकीकरण का आशय पत्तन या प्रयोक्ताओं पर कोई अनुचित भार डालने का नहीं है। इस मामले में चूंकि पोतों पर, जो इसके कुल जीआरटी के लगभग आधे हिस्से का संघटन करते हैं, प्रभाव महत्वपूर्ण है, एक बारगी उपाय के रूप में संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों को शिथिल करना तथा पीओएल यानों के लिए पत्तन देयताओं की विद्यमान दर को जारी रखने की अनुमति देना आवश्यक हो जाता है। तथापि, वीपीटी को सलाह दी जाती है कि वे अगली समीक्षा के समय एक उपयुक्त दर का निर्धारण इस प्रकार करके इस प्रशुल्क मद में उपयुक्त यौक्तिकीकरण की शुरुआत करें कि इसका प्रभाव न्यूनतम हो।
- (ग) वीपीटी ने आरम्भ में संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों का अनुपालन करने के लिए विद्यमान छः-स्तरीय स्लैब की तुलना में गोदी क्राए की एक दर का प्रस्ताव किया था। चूंकि, पोतों की अनेक श्रेणियों पर प्रभाव महत्वपूर्ण पाया गया, इसने अपने संशोधित प्रस्ताव में एक त्रिःस्तरीय संरचना का प्रस्ताव किया है अर्थात् 10000 जीआरटी तक, 10001 से 30000 जीआरटी तक तथा 30 000 जीआरटी से अधिक के पोत संगत स्लैबों की विद्यमान दर की मासिक औसत को प्रस्तावित दर के परिकलन के लिए विचार में लिया गया है। प्रस्तावित प्रशुल्क पर 3000 जीआरटी से नीचे तथा 10,000 से 15,000 जीआरटी के बीच आने वाले विद्यमान पीओएल यानों के लिए 30 प्रतिशत से 35 प्रतिशत की कमी होगी, जबकि 3001 से 10,000 जीआरटी तक के पोतों के लिए 5 प्रतिशत की वृद्धि होगी। 15,0001 से 30000 जीआरटी तक के पोतों के लिए 10 प्रतिशत की वृद्धि होगी तथा 60,000 जीआरटी से अधिक वाले पोतों के लिए यह प्रभाव 11 प्रतिशत होगा।

चूंकि, एकल स्लैब गोदी किराए को शुरू करने से अधिकांश यानों पर अनाशयित प्रतिकूल प्रभाव पड़ने की संभावना है, संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के संगत प्रावधानों को शिथिल किया जाना आवश्यक है। वीपीटी द्वारा यथा प्रस्तावित क्रमिक रूप से यौक्तिकीकरण शुरू करना समुचित पाया गया है। 15001 से 30,000 जीआरटी की सीमा में पोत प्रमुख श्रेणी का निर्माण करते हैं, जिनके लिए विद्यमान प्रशुल्क की तुलना में 10 प्रतिशत की वृद्धि होगी, इस वृद्धि को सहज करने के लिए संगत स्लैब की भारित औसत दर को 0.00094 अमरीकी डॉलर पर निर्धारित किया गया है, जो वीपीटी द्वारा प्रस्तावित 0.0010 अमरीकी डॉलर की पूर्णांकित दर की तुलना में है। यह आशोधन पोतों की प्रमुख श्रेणी पर वृद्धि के प्रभाव को वीपीटी द्वारा प्रस्तावित 10 प्रतिशत के प्रशुल्क स्तर से घटाकर 3 प्रतिशत कर देगा। पोतों की अन्य श्रेणियों के लिए युक्तिसंगत बनाई प्रशुल्क संरचना को वीपीटी द्वारा किए गए प्रस्ताव के अनुसार स्वीकार कर लिया गया है।

- (घ) पायलिटैज शुल्क के संबंध में पत्तन ने पहले त्रि-स्तरीय अधोगामी दर का प्रस्ताव किया था, जिससे इसके राजस्व में तीन वर्षों के लिए 8.67 करोड़ रुपए की कमी आने की संभावना है।

तथापि, संशोधित प्रस्ताव में पीओएल यानों के विद्यमान प्रथम दो स्लैबों तथा अवशिष्ट श्रेणी का विलय कर दिया गया है तथा एक एकल दर का प्रस्ताव किया गया है, जिसके परिणामस्वरूप 3000 जीआरटी से नीचे के पोतों के लिए प्रशुल्क में 4 प्रतिशत की वृद्धि हुई है। अन्य स्लैबों के लिए दरें विद्यमान स्तर पर जारी रहेंगी। पायलिटैज शुल्क के संदर्भ में संशोधित प्रस्ताव को सम्मिलित शुल्क में अंतरण संघटक को निकालने के अध्याधीन स्वीकार कर लिया गया है, जैसाकि लौह-अयस्क पोतों के मामले में किया गया है।

- (ङ) वीपीटी ने पीओएल के लिए घाटशुल्क तथा कार्गो-संबद्ध प्रभारों में किसी वृद्धि का प्रस्ताव नहीं किया है। तथापि, एलपीजी के मामले में इसमें विद्यमान 100 रुपए प्रति घनमीटर (अर्थात् वीपीटी द्वारा यथासूचित 175.60 रुपए प्रति मी. टन) की तुलना में तेल उद्योग के परामर्श से 136 रुपए प्रति मी. टन की दर का प्रस्ताव किया है। प्रभार की यूनिट में प्रस्तावित परिवर्तन 39.60 रुपए प्रति मी. टन की कमी में परिणामी होगा तथा प्रस्तावित प्रशुल्क के कारण अनुमानित राजस्व कमी तीनों वर्षों के लिए मिलाकर लगभग 5.95 करोड़ रुपए है, जो 226 करोड़ रुपए के राजस्व अधिशेष की तुलना में है।

(ग) **मछवाही बंदरगाह**

मछवाही पोतों के संबंध में पत्तन देयताओं, गोदी किराया तथा घाट शुल्क समाहित एक समेकित दर का प्रस्ताव संबंधित मछवाही उद्योग से प्राप्त सर्वसम्मति के आधार पर किया गया है। चूंकि, मछवाही पोतों के लिए प्रस्तावित दर पारस्परिक रूप से सहमत दर है, यह प्राधिकरण उसे अनुमोदित करता है, यद्यपि इस गतिविधि के अंतर्गत घाटा एक चिंता का विषय है।

(घ) **अवशिष्ट श्रेणी (लौह-अयस्क, पीओएल और मछलीमार बंदरगाह को छोड़कर)**

- (क) यद्यपि, अवशिष्ट श्रेणी के लिए पत्तन और गोदी सुविधा तथा कार्गो प्रहस्तन कार्यकलाप राजस्व घाटे की स्थिति प्रदर्शित करते हैं, फिर भी इस घाटे को अन्य कार्यकलापों के अधीन उपलब्ध अधिशेष द्वारा परस्पर आर्थिक-सहायता दी जाती है। यहाँ तक कि इन कार्यकलापों में घाटे को पूरा करने के बाद पत्तन सम्पूर्ण रूप से 16.66% का औसत अधिशेष प्रदर्शित करता है।

- (ख) पत्तन ने मौजूदा दो पृथक दरों की तुलना में पत्तन देयताओं के लिए एक दर प्रस्तावित की है।

प्रस्तावित युक्तिसंगत पत्तन देयताओं से 10.7 मीटर से कम गहराई का प्रयोग करने वाले पोतों द्वारा वहन किए जाने वाले प्रभारों में 6 प्रतिशत की वृद्धि होगी। वीपीटी ने सूचित किया है कि इस श्रेणी में आने वाले पोत कुल अवशिष्ट श्रेणी के पोतों का लगभग 80 प्रतिशत है। चूंकि, वीपीटी द्वारा प्रस्तावित प्रशुल्क से इस श्रेणी के अधीन पोतों के बड़े भाग के लिए प्रशुल्क में वृद्धि होती है, इसलिए प्रस्तावित इकाई दर को 0.251 अमरीकी डॉलर तक कम किया जाता है, जो पोतों की प्रमुख श्रेणी पर प्रभाव को 6 प्रतिशत से घटाकर 4 प्रतिशत कर देगा। यह वर्णन करना संगत है कि इस समायोजन से वीपीटी की अनुमानित आय पर कोई महत्वपूर्ण प्रभाव पड़ने की संभावना नहीं है।

- (ग) पत्तन ने पहले संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुसार पायलिटैज शुल्क की तीन स्तरीय अधोगामी दरें प्रस्तावित की थीं। तथापि, अपने संशोधित प्रस्ताव में मौजूदा पायलिटैज शुल्क संरचना के पहले दो

स्लैब को एक स्लैब अर्थात् 10,000 जीआरटी तक में जोड़ने को छोड़कर जारी रखना प्रस्तावित है। यह 3000 जीआरटी से कम वाले पोतों के लिए दर में सीमांतिक रूप से 4 प्रतिशत की वृद्धि कर देगा। चूंकि, ऐसे पोतों की संख्या पर्याप्त नहीं है, प्रस्तावित प्रशुल्क लौह-अयस्क पोतों और पीओएल पोतों के लिए किए गए समान अंतरण घटक के हटने के कारण 10 प्रतिशत की कमी के अधीन स्वीकार किया जाता है।

जैसा पहले वर्णन किया गया है, पायलिटेज शुल्क को संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुसार तीन-स्तरीय ढांचे में अधोगामी दरों के साथ निर्धारित करना आवश्यक है। एक ही बार में ऐसे निर्धारण का परिणाम, जैसी वीपीटी द्वारा आशंका व्यक्त की गई है, राजस्व में पर्याप्त कमी होना पाया गया है। इसलिए, वीपीटी को अगली प्रशुल्क समीक्षा के समय वैज्ञानिक आधार पर चरणबद्ध तरीके से यौक्तिकीकरण लागू करने का सुझाव दिया जाता है।

- (घ) संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुसार वीपीटी ने मौजूदा छः-स्तरीय प्रशुल्क ढांचे की तुलना में बर्थ किराए की एक दर का प्रस्ताव किया था। तथापि, यह अवलोकन किया गया था कि वीपीटी द्वारा प्रस्तावित एकल दर से कई श्रेणियों के पोतों पर महत्वपूर्ण (प्रतिकूल) प्रभाव पड़ेगा। मार्च, 2006 में दाखिल संशोधित प्रस्ताव में वीपीटी ने प्रभाव को कम करने के लिए मौजूदा छः स्लैब की दरों की तुलना में तीन स्लैब में अर्थात् 10,000 जीआरटी तक के पोतों, 10001 से 30000 जीआरटी के पोतों और 30000 जीआरटी से अधिक के पोतों के लिए प्रशुल्क ढांचा अपनाने का प्रस्ताव किया है। संगत स्लैब की मौजूदा दर के भारांशित औसत पर प्रस्तावित दर निकालने के लिए विचार किया जाता है। यह प्रभाव 30000 जीआरटी से कम और 10,000 से 15,000 जीआरटी के बीच के पोतों के लिए 30 प्रतिशत से 37 प्रतिशत की कमी होगी। विद्यमान प्रशुल्क स्तर की तुलना में 3001 से 10000 जीआरटी के बीच के पोतों के लिए 2 प्रतिशत, 15001 से 30000 जीआरटी तक के पोतों के लिए 10 प्रतिशत और 60,000 से अधिक जीआरटी के पोतों के लिए 15 प्रतिशत की सीमांतिक वृद्धि होगी।

लौह-अयस्क पोतों के मामले में लिए गए निर्णय के अनुरूप प्रभाव को कम करने के लिए चरणबद्ध तरीके से यौक्तिकीकरण लागू किया जा सकता है। प्रस्तावित प्रशुल्क पर 15001 से 30000 जीआरटी तक के पोतों, जो प्रमुख श्रेणी हैं, पर महत्वपूर्ण प्रभाव को छोड़कर कुछ श्रेणियों के पोतों के लिए मौजूदा स्तर से कमी और कुछ श्रेणियों के पोतों के लिए औसतन वृद्धि होगी। यह पाया जाता है कि वीपीटी ने दर का प्रस्ताव करते समय भारांशित औसत दर को चार अंकों तक पूर्णकित किया है, जिसे अगर पांच अंकों तक बढ़ाया जाए तो यह वृद्धि के प्रभाव को वीपीटी द्वारा प्रस्तावित 10 प्रतिशत की बजाय 7 प्रतिशत तक कम करेगा। उपरोक्त 60000 जीआरटी की श्रेणी में आने वाले सामान्य कार्गो पोतों की संख्या नगण्य सूचित की गई है। उपरोक्त विश्लेषण के आलोक में पोतों की अवशिष्ट श्रेणी के लिए प्रस्तावित बर्थ किराया 10001 से 30000 जीआरटी तक के पोतों के लिए इकाई दरों के उपयुक्त पूर्णांकन के साथ स्वीकार किया जाता है। गैर-क्रेन बर्थ किराए के लिए प्रशुल्क मौजूदा दरों के मान में निर्धारण के अनुरूप संबंधित स्लैब के अधीन क्रेन बर्थ किराया का 50 प्रतिशत होगा।

- (ङ) संशोधित प्रस्ताव में, वीपीटी ने दरों के समतुल्य समायोजन के साथ कुछ कार्गो मर्चें की लेवी की इकाई में संशोधन के साथ मौजूदा घाटशुल्क अनुसूची जारी रखने का प्रस्ताव किया है। यह उल्लेख करना संगत है कि वीपीटी के प्रारंभिक प्रस्ताव, जिसे प्रयोक्ताओं को परिचालित किया गया था, में वीपीटी ने स्टाइरिन, मोनोमार, एल्युमिनियम और इसको उत्पादों, खाद्य तेल और खाद्यान्नों, आर.आर. सामग्रियों के लिए घाट शुल्क दर में कमी का प्रस्ताव किया है। संशोधित प्रस्ताव में इसने पहले प्रस्तावित कमी को वापस ले लिया है। चूंकि, इस प्रस्ताव को प्रयोक्ताओं को परिचालित किया जा चुका है और यह भी मानते हुए कि पहले प्रस्तावित कमी का प्रभाव पत्तन के 213 करोड़ रुपये के समग्र अनुमानित अधिशेष की तुलना में एक साथ मिलाकर सभी तीन वर्षों के लिए लगभग केवल 1.30 करोड़ रुपये है, यह प्राधिकरण वीपीटी द्वारा पहले यथा प्रस्तावित घटे हुए प्रशुल्क स्तर पर इन मर्चों के लिए घाट शुल्क दर निर्धारित करना उचित पाता है। इस संशोधन के अधीन, अन्य कार्गो मर्चों के लिए मौजूदा दरें जारी रखने का वीपीटी का प्रस्ताव स्वीकार किया जाता है।

- (xiii) प्रशुल्क, विशेषकर यांत्रिक प्रहस्तन द्वारा लौह-अयस्क पोत और पोतों की अवशिष्ट श्रेणी के लिए पायलिटेज की अधोगामी दर, कार्गो की कुछ मदों की घाट शुल्क दर में कमी और घाट शुल्क दर लगाने में कमी से पत्तन के राजस्व को विचाराधीन तीन वर्षों के लिए लगभग 11 करोड़ रुपए कम कर देना संभावित है, जिसे पर्याप्त रूप से 213 करोड़ रुपए के पूर्वानुमानित राजस्व अधिशेष से पूरा किया जा सकता है।

कठोर लागत जोड़ प्रणाली के अधीन प्रशुल्क का मौजूदा स्तर उपलब्ध अधिशेष की सीमा तक कम किया जाना चाहिए। तथापि, इस मामले में ऊपर वर्णित लागत स्थिति में पेंशन निधि के लिए देयता शामिल नहीं है। यहां तक की यद्यपि पत्तन ने प्रारंभ में इस विशिष्ट प्रयोजन को पूरा करने के लिए एक पृथक लेवी लागू करने का प्रस्ताव किया था। फिर भी, इसने बाद में प्रयोक्ताओं पर कोई अतिरिक्त बोझ नहीं डालने पर सहमति दी और पूर्व अधिशेष और यहां इसमें विश्लेषित अनुमानित अधिशेष से देयता की पूर्ति करने का प्रस्ताव किया। वीपीटी के अनुरोध को अनुमति दी जाती है और पत्तन पेंशन निधि की देयता पूरी करने के लिए उपलब्ध अधिशेष का उपयोग कर सकता है। पत्तन को इस संबंध में पृथक लेखा रखना चाहिए और अगली समीक्षा के समय संवीक्षा के लिए ब्यौरे प्रस्तुत करने चाहिए।

पेंशन निधि की स्थिति नीचे वर्णित है:-

(क)	दिनांक 31 मार्च, 2005 को बीमांकित मूल्यांकन के अनुसार पेंशन निधि की देयता	865.00 करोड़ रुपए
(ख)	दिनांक 31 मार्च, 2005 के अनुसार पेंशन निधि में शेष	372.66 करोड़ रुपए
(ग)	असम्मिलित पेंशन देयता (क-ख)	492.34 करोड़ रुपए
(घ)	पिछले सामान्य संशोधन आदेश से वर्ष 2005-06 तक पूर्व अवधि के लिए अधिशेष	143.00 करोड़ रुपए
(ङ)	असम्मिलित शेष	349.34 करोड़ रुपए
(च)	यौक्तिकीकरण और प्रशुल्क में कमी के प्रभाव को लागू करने के बाद वर्ष 2006-07 से 2008-09 के लिए उपलब्ध अनुमानित अधिशेष	202.00 करोड़ रुपए
(छ)	अगले तीन वर्षों के दौरान इस निधि के निवेश से शामिल किया जा सकने वाला शेष	147.34 करोड़ रुपए

अगर वीपीटी जैसा उसके द्वारा अपेक्षित है, पीओएल पोतों में कमी लागू करता है, तब उस सीमा तक पेंशन निधि की देयता असम्मिलित रह सकती है। इसलिए, पेंशन निधि की स्थिति की अगली प्रशुल्क समीक्षा के समय समीक्षा की जा सकती है।

- (xiv) पीओएल शब्द को पहले एलपीजी को छोड़कर पेट्रोलियम, तेल और लुब्रीकेंट्स वर्णित करने के लिए संशोधित करना प्रस्तावित था। तथापि, पीओएल कार्यकलाप से संगत राजस्व और एलपीजी प्रहस्तन की लागत छोड़कर लागत विवरण में कोई संशोधन नहीं किया गया था। इसका अर्थ यह है कि एलपीजी से पोत-संबद्ध आय पीओएल श्रेणी के अधीन शामिल की जाती है।

विशाखापट्टणम स्टीमशिप एजेंट एसोसिएशन और विशाखापट्टणम चैम्बर ऑफ कॉमर्स एण्ड इंडस्ट्री (वीसीसीआई) ने इस संशोधन पर आपत्ति की है, क्योंकि उन्हें इस संशोधन के कारण अधिक पोत-संबद्ध प्रभार अदा करना होगा।

संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खण्ड 4.3 के अनुसार कतिपय कार्गो मदों को कार्गो/कन्टेनर संबद्ध प्रभारों के संबंध में रियायती प्रशुल्क से हटा दिया जाता है। इस परिप्रेक्ष्य में यह वर्णन करना संगत है कि नौवहन मंत्रालय द्वारा पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्रालय के परामर्श से दिनांक 13 जून, 2005 के पत्र सं. पीआर-14019/29/2001-एलपीजी द्वारा जारी स्पष्टीकरण इस प्रयोजनार्थ पीओएल की श्रेणी से एलपीजी को निकालना है।

सरकार द्वारा जारी स्पष्टीकरण कार्गो/कन्टेनर संबद्ध प्रभारों के लिए रियायती प्रशुल्क के प्रयोग के संदर्भ में था। पोत संबद्ध प्रभार लगाने के प्रयोजनार्थ एलपीजी पोतों के श्रेणीकरण के लिए अनुपालन की जाने वाली वर्तमान प्रणाली को जारी रहना चाहिए। वीपीटी ने भी इस स्थिति पर सहमति दी है और तदनुसार अपने संशोधित प्रस्ताव में इसने पुष्टि की है कि पोत संबद्ध प्रभार लगाने के प्रयोजनार्थ पीओएल में एलपीजी पोत भी शामिल होंगे। संशोधित प्रस्ताव में प्रस्तावित संशोधन स्वीकार किया जाता है।

यह उल्लेख करना संगत है कि तटीय कार्गो/कन्टेनर के लिए लागू रियायती दर का प्रयोग करने हेतु शर्तें निर्धारित करते समय वीपीटी ने रियायत से एलपीजी को निकाल दिया है। तथापि, इसने सरकार द्वारा जारी स्पष्टीकरण के अनुसार घाट शुल्क अनुसूची में इस कार्गो के लिए रियायती दर निर्धारित की है। इसे ध्यान में रखते हुए, संगत शर्त को इस संबंध में मंत्रालय द्वारा जारी स्पष्टीकरण के अनुरूप उपयुक्त रूप से संशोधित किया जाता है।

(xv) प्रयोक्ताओं द्वारा विलम्बित भुगतानों और महापत्तनों द्वारा विलम्बित वापसी-अदायगियों पर दंडात्मक ब्याज 12.25 प्रतिशत अर्थात् भारतीय स्टेट बैंक के विद्यमान 10.25 प्रतिशत पर मूल ऋण दर से 2 प्रतिशत अधिक प्रस्तावित किया गया है। वीपीटी द्वारा प्रस्तावित दंडात्मक ब्याज की दर संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुसार है और इसलिए इसे स्वीकार किया जाता है।

(xvi) वीपीटी ने तटीय पोतों के लिए सरकार के नीतिगत निर्देशों के अनुरूप विदेशगामी पोतों के लिए निर्धारित प्रशुल्क के 60 प्रतिशत से अनधिक रियायती प्रशुल्क प्रस्तावित किया है। इसी प्रकार, तापीय कोयला, पीओएल सहित कच्चे तेल और लौह-अयस्क तथा लौह-अयस्क पैलेट्स को छोड़ कर सभी तटीय कार्गो पर संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुरूप कार्गो संबद्ध प्रभारों के संबंध में रियायती प्रशुल्क की भी अनुमति दी जाती है।

पोत संबद्ध प्रभारों के संबंध में रियायती प्रशुल्क निर्धारित करते समय वीपीटी ने डॉलर मूल्यवर्गित दर को रुपए के रूप में रूपान्तरित करने के प्रयोजनार्थ 44.02 रुपए की विनियम दर पर विचार किया है। इस परिप्रेक्ष्य में, यह उल्लेख करना संगत है कि संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों में यह उल्लेख है कि तटीय पोतों के लिए दरों के पुनःवर्णन का आश्रय दरों के मान के प्रत्येक सामान्य संशोधन के समय विद्यमान विनियम दर के संदर्भ में नहीं लिया जाए। इस खण्ड का उद्देश्य यह सुनिश्चित करना है कि तटीय पोतों पर दरों का पुनः वर्णन करते समय विनियम दर में घटबढ़ के कारण बोझ नहीं पड़े। वीपीटी के दरों के मान के पिछले सामान्य संशोधन के समय विचार की गई विनियम दर विद्यमान दर की तुलना में उच्चतर स्तर पर थी। अगर तटीय पोतों की दर का विनियम दर के वर्तमान स्तर के संदर्भ में पुनः वर्णन नहीं किया जाता है तो यह सरकारी दिशानिर्देश, जो विदेशगामी पोतों के लिए लागू प्रशुल्क के 60 प्रतिशत के रियायती स्तर पर ऐसे प्रशुल्क को निर्धारित करने की अपेक्षा करते हैं, का पालन नहीं करेगा। इसे ध्यान में रखते हुए, घटती हुई विनियम दर की वर्तमान स्थिति में पुनः वर्णन न्यूनतम निर्धारित तटीय रियायत बनाए रखने के लिए आवश्यक है।

इस विश्लेषण को अंतिम रूप देने के समय विनियम दर लगभग 44.55 रुपए है और इसलिए, तटीय पोतों के लिए विभेदक प्रशुल्क तदनुसार निकाला जाता है।

(xvii) जैसा पहले उल्लेख किया गया है, पत्तन ने अपनी संपत्ति/उपस्कर का बीमा कराने का प्रस्ताव किया है और बीमा की लागत भी विश्लेषण में स्वीकार की गई है। इसे देखते हुए, क्राफ्ट, पत्तन/उपस्करों को होने वाली संपूर्ण क्षति की लागत प्रयोक्ताओं से वसूल करने के बारे में दरों के मान में मौजूदा प्रावधान को संशोधित करना और पूर्ण क्षति के मामले में ऐसे क्राफ्ट अथवा उपकरणों का खाता मूल्य अथवा बाजार मूल्य प्रयोक्ता से वसूल करना आवश्यक है।

चूंकि, बीमा कंपनी को देय प्रीमियम अथवा बीमा निधि को अंशदान को प्रशुल्क के संगणन के प्रयोजनार्थ लागत की एक मद के रूप में माना जाता है इसलिए, पत्तन की परिसंपत्तियों को हुई क्षति की मरम्मत की लागत बीमा कंपनी से वसूल की जानी होगी और बीमा कंपनी द्वारा स्वीकार नहीं की गई सीमा तक संपत्ति की क्षति/मरम्मत की लागत के बीच अंतर को संबंधित प्रयोक्ता से वसूल किया जा सकता है। वीपीटी ने तदनुसार मौजूदा प्रावधान को संशोधित किया। तथापि, यह वर्णन करना संगत है कि बीमा कंपनी द्वारा दावे की स्वीकृति में कुछ समय लगना शामिल होगा, जबकि क्षति की लागत बीमा कम्पनी द्वारा दावे को स्वीकार करने के पूर्व किराएदार से वसूल की जाएगी। इसे ध्यान में रखते हुए, प्रस्तावित प्रावधान को यह स्पष्ट करने के लिए आंशिक रूप से संशोधित किया जाता है कि बीमा कंपनी से प्राप्त क्षति की लागत पत्तन प्रयोक्ताओं को वापस-अदा कर दी जाएगी।

संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खण्ड 2.14 के अधीन जैसा निर्धारित किया गया है, पूर्ण क्षति के कारण ऐसी परिसंपत्तियों के प्रतिस्थापन की दशा में व्यय की गई वास्तविक पूंजी लागत, जो बीमा से वसूल की गई राशि के आधिक्य में है, पर ही आय की अनुमति होगी।



- (xviii) प्रयोक्ताओं से संशोधित दिशानिर्देशों के खण्ड 2.15 में यथा निर्दिष्ट पत्तन पर आरोप्य उचित स्तर के बाद विलम्ब के लिए प्रभार अदा करने की अपेक्षा नहीं की जानी चाहिए। इस संबंध में एक उपयुक्त टिप्पणी में दरों के मान में सामान्य शर्तों शामिल की जाती है।
- (xix) वीपीटी ने पोतान्तरण और माल नौका भाड़ा शब्दों को स्पष्ट करने का प्रस्ताव किया है। पोतान्तरण का वर्णन एक पोत से सीधे दूसरे पोत में कार्गो के अंतरण अथवा किसी पोत से उतरे और तत्पश्चात् अन्य पत्तन में आगे उतारने के लिए दूसरे पोत पर पोतलदान करने के अर्थ के लिए किया जाता है। माल नौका भाड़ा का अर्थ कार्गो का सीधे एक पोत से उसी पत्तन में आगे उतराई के लिए दूसरे पोत/क्राफ्ट/बार्ज पर कार्गो का अंतरण है। चूंकि, ये परिभाषाएं स्पष्टीकरण के प्रयोजनार्थ प्रतीत होती हैं, इसलिए उन्हें समीक्षा के अधीन स्वीकार किया जाता है, अगर ऐसी परिभाषाएं प्रयोक्ताओं पर कोई अतिरिक्त बोझ डालती है, जो समान प्रयालनों के लिए वर्तमान स्तर से अधिक होगी।
- (xx) वीपीटी ने उस मामले में जब कोई पोत हैच की सफाई, टंकी की धुलाई आदि के लिए लदान प्रारंभ करने के पूर्व पत्तन की स्वीकृति लिए बिना पत्तन की सीमा छोड़ता है और पुनः प्रवेश करता है, तब कोई पत्तन देयता नहीं लगाना प्रस्तावित किया है। प्रस्तावित प्रावधान स्वीकार किया जाता है।
- (xxi) विशाखापट्टणम स्टीमशिप एजेंट एसोसिएशन द्वारा यह अभ्यावेदन दिया गया है कि वीपीटी पत्तन देयताओं का दूसरा सेट लगाता रहा है, जब भी पोत के नाम/पोत के स्वामी के नाम में परिवर्तन होता है। वीएसएए द्वारा जैसा तर्क दिया गया है, पत्तन देयता पत्तन की सीमाओं में पोत के प्रवेश के लिए शुल्क है और इस पर किसी भी प्रकार से पोत के नाम/स्वामित्व में परिवर्तन से प्रभाव नहीं पड़ता है। यहाँ तक कि वीपीटी के दरों का मान स्पष्टतः पोतों पर पत्तन में प्रत्येक प्रवेश के लिए पत्तन देयता निर्धारित करता है। यह सिद्धांत समान रूप से अन्य महापत्तनों में भी अपनाया जाता है। वीपीटी ने वास्तव में वीएसएए द्वारा दिए गए सुझाव के अनुसार यह स्पष्ट करते हुए कि पत्तन देयता पोत/एजेंट/स्वामी के नाम में किसी परिवर्तन पर ध्यान दिए बिना प्रत्येक प्रवेश के लिए केवल एक बार लगाई जाएगी, अपने प्रस्तावित संशोधित दरों के मान में एक प्रावधान शामिल किया है, जिसे स्वीकार किया जाता है।

इस प्रकार यह स्पष्ट है कि उन मामलों, जहाँ पत्तन ने अपना नाम परिवर्तित किया है अथवा पोत के स्वामित्व में परिवर्तन हुआ है, में पत्तन द्वारा पहले लगाए गए पत्तन देयताओं के दूसरे सेट का समर्थन दरों के मान के प्रावधानों द्वारा नहीं किया जाता। इसे ध्यान में रखते हुए, वीपीटी के लिए उसके द्वारा पोत के नाम में परिवर्तन/पोत के एजेंट/स्वामी के नाम में परिवर्तन के कारण पूर्व में गलती से संग्रहित पत्तन देयताओं को वापस करना उपयुक्त है।

प्रचुर सावधानी द्वारा यहां उल्लेख किया जाता है कि अभी आदेश दी गई वापसी-अदायगी "अतिप्रभार" से संबंधित नहीं है परंतु यह अनधिकृत लेवी से संबंधित है। इसे ध्यान में रखते हुए, दावे महापत्तन न्यास अधिनियम की धारा 55 की शर्त द्वारा सीमित नहीं होंगे।

- (xxii) न्यूनतम पायलिटेज शुल्क मछलीमार पोतों, जिसके लिए एक समेकित दर प्रस्तावित है, को छोड़कर पोतों की सभी श्रेणियों के लिए अपने प्रारंभिक प्रस्ताव में समरूप 2280 अमरीकी डॉलर पर प्रस्तावित किया गया था। वीएसएए द्वारा सख्त आपत्ति उठाई गई थी कि प्रस्तावित पायलिटेज शुल्क से पोतों की अवशिष्ट श्रेणी के मामले में काफी वृद्धि होगी। इसे ध्यान में रखते हुए, वीपीटी ने संशोधित प्रस्ताव में पोतों की प्रत्येक श्रेणियों के लिए मौजूदा स्तर पर न्यूनतम पायलिटेज शुल्क रखा है। यह प्रस्ताव पायलिटेज शुल्क से अंतरण घटक हटाए जाने के दृष्टिगत दरों में 10 प्रतिशत की कमी के अधीन अनुमोदित किया जाता है।
- (xxiii) वीपीटी ने टग के प्रयोग के बिना पोत के आवागमन के लिए पायलिटेज शुल्क के 53 प्रतिशत की छूट देने का प्रस्ताव किया है और चक्रवात/बाढ़/प्राकृतिक आपदाओं के कारण मार्ग में अंतरित और वापस लाए गए पोतों के लिए 50 प्रतिशत की छूट दिया जाना प्रस्तावित है। वीपीटी ने प्रस्तावित छूट का औचित्य देने के लिए टग पर होने वाले व्यय का ब्योरा भी प्रस्तुत किया है। चूंकि, प्रस्तावित छूट पोतों को राहत प्रदान करेगी इसलिए यह प्राधिकरण प्रस्ताव को अनुमोदित करने का इच्छुक है।

वीपीटी ने किसी पोत के प्रत्येक कोल्ड मूव के लिए 25 प्रतिशत पर अतिरिक्त पायलिटेज शुल्क लगाने का प्रस्ताव किया है। चेन्नई पत्तन न्यास, कंडला पत्तन न्यास और मुम्बई पत्तन न्यास जैसे अन्य महापत्तनों के दरों के मान में प्रत्येक कोल्ड मूव प्रचालन के लिए पायलिटेज शुल्क की 100 प्रतिशत लेवी निर्धारित की गई है और न्यू मंगलौर पत्तन न्यास पर इसे पायलिटेज शुल्क के 20 प्रतिशत पर निर्धारित किया गया है।

अन्य महापत्तनों में प्राप्त स्थिति के आधार पर कोल्ड मूव के लिए अतिरिक्त प्रभार के रूप में लागू पायलिटेज शुल्क के 25 प्रतिशत पर लेवी उचित प्रतीत होती है और इसलिए स्वीकार की जाती है।

- (xxiv) इस प्राधिकरण ने जून, 2003 में वीपीटी में कन्टेनर पोतों को आकर्षित करने के लिए कन्टेनर पोतों के संबंध में पोत-संबद्ध प्रभारों में वीपीटी द्वारा प्रस्तावित रियायती प्रशुल्क अनुमोदित किया था। वीपीटी ने अब इस रियायत को वापस लेने का प्रस्ताव किया है, क्योंकि रियायती प्रशुल्क से पिछले दो वर्षों में पर्याप्त मात्रा निर्मित नहीं हो पाई है। विशाखा कन्टेनर टर्मिनल प्राइवेट लिमिटेड और विशाखापट्टणम कन्टेनर लाइन्स एसोसिएशन ने प्रस्तावित वापसी पर आपत्ति की है और कन्टेनर की मात्रा निर्मित होने तक उसे बहाल रखने का अनुरोध किया है।

यह उल्लेख करना महत्वपूर्ण है कि कोई भी प्रशुल्क प्रोत्साहन स्कीम अनिश्चित काल तक नहीं चल सकती। स्थिति की समीक्षा पर वीपीटी ने अवलोकन किया है कि पत्तन में आने वाली अतिरिक्त कन्टेनर की मात्रा दी जाने वाली रियायत के स्तर के अनुरूप नहीं है। यह स्थिति जारी रहती है तो अन्य पोत लगातार कन्टेनर पोतों की परस्पर आर्थिक-सहायता करेंगे। यह संगत है कि बीओटी करार में कोई ऐसी शर्त नहीं दी जाए, जो भूस्वामी पत्तन से निजी टर्मिनल पर आने वाले पोतों को रियायत देने की अपेक्षा करे। इसे ध्यान में रखते हुए, ऐसी रियायत प्रदान करना वीपीटी के वाणिज्यिक निर्णय पर छोड़ दिया जाए।

संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुसार प्राधिकरण द्वारा निर्धारित दरें उच्चतम स्तर और छूट न्यूनतम स्तर की हैं। इसलिए, महापत्तनों को निम्नतर प्रशुल्क प्रभारित करने अथवा इस प्राधिकरण द्वारा निर्धारित स्तर से उच्चतर छूट देने की नम्यता प्राप्त है, वे अगर ऐसा चाहते हैं। इस उपलब्ध नम्यता के कारण वीपीटी स्थिति के अनुसार अपने वाणिज्यिक निर्णय के आधार पर अधिसूचित दरें कम कर सकता है। इस स्थिति के दृष्टिगत, यह प्राधिकरण वीपीटी पर उसके वाणिज्यिक निर्णय के विरुद्ध कन्टेनर पोतों के लिए रियायती प्रशुल्क व्यवस्था अधिरोपित करने का इच्छुक नहीं है।

- (xxv) (क) इस प्राधिकरण ने पहले अपने दिनांक 17 मार्च, 2003 के आदेश द्वारा व्यापार जगत और वीपीटी के बीच हुई सहमति के दृष्टिगत पीओएल टैंकर के प्रत्येक दूसरे और परवर्ती अंतरण के लिए कर्षण दर अनुमोदित की थी। तथापि, उस आदेश में यह सुझाव दिया गया था कि पत्तन को अंतरण के लिए अपेक्षित संख्या में टग प्रदान करना चाहिए। वीपीटी ने संशोधित प्रस्ताव में इस मुद्दे पर ध्यान दिया है और पीओएल पोतों के लिए टग की अपेक्षित संख्या के साथ मिश्रित अंतरण प्रभार का प्रस्ताव किया है। इसने टग के लिए मौजूदा अतिरिक्त प्रभारों का 65000 डीडब्ल्यूटी से अधिक वाले टैंकरों, जो इस अतिरिक्त टग की सुविधा लेते हैं, के मामले में अंतरण प्रभारों के साथ विलय कर दिया है। चूंकि, ये मौजूदा प्रशुल्क मदें हैं और इसमें मिश्रित दर निकालने के लिए मौजूदा दो प्रशुल्क मदों को मिलाना शामिल है, इसलिए पीओएल पोतों के लिए प्रस्तावित अंतरण प्रभार अनुमोदित किया जाता है।
- (ख) पीओएल के अतिरिक्त अन्य पोतों के संबंध में वीपीटी ने संशोधित प्रस्ताव में मौजूदा प्रथम दो स्लैब को मिला दिया है और पायलिटेज शुल्क के लिए यथा प्रस्तावित एकल दर का प्रस्ताव किया है। प्रस्तावित दर से 3000 जीआरटी से कम वाले पोतों के मामले में 5 प्रतिशत की सीमांतिक वृद्धि होगी। फिर भी, ऐसे पोतों की संख्या कम है और संशोधित दर भी पहले प्रस्तावित दर से कम है, इसलिए, प्रस्ताव अनुमोदित किया जाता है।
- (xxvi) (क) मौजूदा दरों के मान में पत्तन सुविधा के रूप में सूचीबद्ध पोतों के विभिन्न आवागमन को हटाया जाना प्रस्तावित है। ड्राफ्ट/एलओए प्रतिबंध के कारण पोतों का अंतरण, खतरनाक कार्गो पोतों को स्थान देने के लिए अंतरण, जिसे रिक्त समीपस्थ बर्थ की आवश्यकता होती है, समीपस्थ बर्थ में प्राथमिकता वाले अन्य

पोत को स्थान देने के लिए अंतरण और बाह्य प्राथमिकता पोत को स्थान देने के लिए पोत का अंतरण आदि, जिन्हें इस समय "पत्तन सुविधा" के लिए अंतरण माना जा रहा है, को इस परिभाषा से हटाया जाना प्रस्तावित है। वीएसए ने "पत्तन सुविधा" की मौजूदा परिभाषा बनाए रखने का अनुरोध किया है।

वीपीटी ने स्पष्ट किया है कि पोत, जिसकी सुविधा/लाभ के लिए अन्य कार्यशील पोत अंतरित किया जाता है, को ऐसे पोत के अंतरण और अंतरित पोत को स्थान में पुनः रखने के लिए भी अंतरण/पायलिटेज प्रभार अदा करना होगा। इसे ध्यान में रखते हुए, इस शर्त को शामिल करने के अधीन कि अन्य पोत को अंतरित करके बर्थ किए जाने वाले पोत को उसकी बर्थिंग के पूर्व अग्रिम तौर पर अंतरण प्रभारों की अतिरिक्त देयता के बारे में सूचित किया जाना चाहिए, प्रस्तावित प्रावधान स्वीकार किया जाता है। इस परिपेक्ष्य में वीपीटी के लिए अंतरण प्रभारों की देयता, जब पोत को विशिष्ट कार्यों के लिए निर्धारित स्थान में बर्थ किया जाता है, ऐसे निर्धारित कार्यों पोत के अभाव में निर्धारित पोत को स्थान देने के लिए बाद में अंतरित किया जाना होता है, के परिदृश्य का और विश्लेषण करना आवश्यक है।

अगर कार्यों की उतराई/लदान करने के बाद कोई पोत उतराई/लदान जारी रखने के लिए उपयुक्त बर्थ की कमी के कारण बंदरगाह में अंतरित होता है, तो आवागमन को अंतरण के रूप में माना जाना प्रस्तावित है और अंतरण प्रभार लगाया जाना प्रस्तावित है। इसी प्रकार, डॉटर टैंकरों के लंगरगाह तक आवागमन और पोतान्तरण/कार्यों की उतराई जारी रखने से संबंधित कुछ मौजूदा प्रावधान को केवल अंतरण के रूप में माना जाता रहेगा। यह वर्णन करना संगत है कि वीपीटी में "अंतरण" का अर्थ साधारणतया एक ही बंदरगाह के भीतर अथवा भीतरी बंदरगाह से बाहरी बंदरगाह अथवा विलोमतः पोतों का आवागमन लगाया है। अंतरण की स्वीकृत परिभाषा के अनुसार प्रस्तावित आवागमन साधारणतया पायलिटेज अधिनियम के रूप में अर्हक होगा। चूंकि, वीपीटी का प्रस्ताव प्रयोक्ताओं को लाभ पहुंचाएगा और यह प्रयोक्ताओं के साथ सर्वसम्मति पर आधारित है, इसलिए यह प्राधिकरण प्रस्तावित प्रावधान को अनुमोदित करने का इच्छुक है।

- (ख) मौजूदा शर्त कि अंतरण के लिए कोई प्रभार पत्तन की सुविधा के लिए किए गए अंतरण के लिए नहीं लगाया जाएगा, को प्रस्तावित संशोधित दरों के मान में शामिल किया गया नहीं पाया गया है। पायलिटेज शुल्क की प्रस्तावित परिभाषा स्पष्ट करती है कि यह पत्तन की सुविधा के लिए किए गए अंतरण को शामिल करती है और इसलिए ऐसे अंतरण के लिए कोई प्रभार नहीं लगाया जाना चाहिए। पत्तन की सुविधा के लिए किए गए अंतरण के लिए अंतरण प्रभार नहीं लगाने के बारे में मौजूद खण्ड को संशोधित दरों के मान में बनाए रखा जाता है।
- (ग) वीएसए ने अनुरोध किया है कि जब किसी पोत को उतराई अथवा लदान के बाद एक बर्थ से दूसरे बर्थ/लंगरगाह में अंतरित किया जाता है तो ऐसे अंतरण को पत्तन की सुविधा के लिए अंतरण के रूप में माना जा सकता है। संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुसार प्रयोक्ताओं को भुगतान करना होता है, जब कोई पोत उनके अनुरोध पर अंतरित किया जाता है। तथापि, वीपीटी ने पहले अंतरण, जब भी पोत उतराई अथवा लदान के बाद अंतरित होता है, के लिए अंतरण प्रभारों पर 50 प्रतिशत की छूट देने के लिए सहमत हो गया है। प्रस्तावित प्रावधान स्वीकार किया जाता है।
- (घ) वीपीटी ने वीएसए द्वारा दिए सुझावों के आधार पर अंतरण प्रभार नहीं लगाने का प्रस्ताव किया है, जब पोत का आवागमन टग की खराबी, लंबाई की अपर्याप्तता, उचित फेंडर की कमी जैसे कारणों से नहीं होता है। प्रस्तावित संशोधन स्वीकार किया जाता है, क्योंकि यह सिद्धांत कि प्रयोक्ताओं को पत्तन के कारण होने वाले विलम्ब के लिए दंडित नहीं किया जाना चाहिए, के अनुरूप है।
- (ङ) पोत की स्थिति उसके पत्तन में रहने के दौरान विदेशगामी से तटीयगामी अथवा विलोमतः में परिवर्तित होने के मामले में पत्तन ने प्रस्तावित किया है कि समेकित पायलिटेज शुल्क को दो बराबर भागों में विभाजित किया जाएगा और संगत आवागमन होने के समय विद्यमान पोत की स्थिति के अनुसार प्रभारित किया जाएगा। इसने यह प्रस्ताव किया है कि संगत 1 घंटे के ब्लॉक के प्रारंभ होने पर पोत की स्थिति उसके रहने के दौरान पोत की स्थिति में परिवर्तन के मामले में बर्थ किराया लगाने के लिए मानी जाएगी। यह इस प्राधिकरण द्वारा पहले दिए गए सामान्य स्पष्टीकरण के अनुरूप है।

- (xxvii) पत्तन ने पोत के रूकने और पोत के आवागमन के रूढ़ होने के मामले में लगभग 15 प्रतिशत की वृद्धि का प्रस्ताव किया है। पायलट के वहन के लिए लगाए जाने वाले शुल्क में तीव्र वृद्धि प्रस्तावित की जाती है। चूंकि, ये प्रशुल्क की नियमित मदें नहीं हैं, परंतु ये प्रकृति में दंड हैं, इस लिए प्रस्तावित वृद्धि स्वीकार की जाती है।
- (xxviii) एचएसएल जेट्टी में निर्माणधीन पोतों के लिए वीपीटी द्वारा मौजूदा बर्थ किराया प्रभार लगाने के संबंध में वीपीटी और हिंदुस्तान शिपयार्ड लिमिटेड (एचएसएल) के बीच विवाद था। उनके बीच विचार-विमर्श के कई दौर होने के बाद एचएसएल जेट्टी में निर्माणधीन पोतों के लिए बर्थ किराया प्रभार आकार, किस्म और जीआरटी पर ध्यान दिए बिना पहले तीन महीने के लिए प्रति पोत प्रतिदिन 600 रुपए और चौथे महीने से आगे प्रति पोत प्रतिदिन 500 रुपए का प्रस्ताव किया गया है। चूंकि, यह वीपीटी और एचएसएल के बीच परस्पर सहमति दर है, इसलिए यह प्राधिकरण प्रस्तावित दर अनुमोदित करने का इच्छुक है।

तथापि, एचएसएल ने अपनी संकटपूर्ण वित्तीय स्थिति के दृष्टिगत पोतों के लिए दिनांक 1 मई, 2004 से भूतलक्षी प्रभाव से प्रस्तावित घटी हुई दर अनुमोदित करने का अनुरोध किया है। यह उल्लेख करना संगत है कि इस प्राधिकरण द्वारा पारित आदेशों का साधारणतया भावी प्रभाव होता है। यहाँ तक कि संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देश इस स्थिति की सिफारिश करते हैं। इस प्राधिकरण के लिए इस विशिष्ट मद हेतु भूतलक्षी प्रभाव से प्रशुल्क अनुमोदित करना संभव नहीं है। वीपीटी को इस प्राधिकरण द्वारा निर्धारित स्तर से कम प्रशुल्क प्रभारित करने की नम्यता दी जा चुकी है। पत्तन सर्वसम्मति प्रस्ताव के आधार पर एचएसएल को भूतलक्षी राहत प्रदान करने के लिए अपने विवेकाधिकार का प्रयोग कर सकता है।

- (xxix) वीपीटी के मौजूदा दरों के मान में दंडात्मक बर्थ किराया लगाने के प्रयोजनार्थ विभिन्न वस्तुओं के लिए उत्पादन मानदंड निर्धारित किया गया है। ऐसे मानदंडों को वास्तविक और व्यावहारिक स्तरों तक समायोजित करने के लिए एक नियमित समीक्षा अपेक्षित है। इसे ध्यान में रखते हुए, यह अधिक उपयुक्त होगा अगर इन मानदंडों के नियतन के लिए निर्देशक सिद्धांत ही इन सिद्धान्तों पर आधारित वीपीटी द्वारा नियत वास्तविक मानदंडों को छोड़ते हुए दरों के मान में निर्धारित किए जाते हैं।

प्रस्तावित दरों के मान में वीपीटी ने उत्पादन मानदंड निर्धारित करने की वर्तमान प्रणाली छोड़ दी है और इसे अन्य सदस्यों में से व्यापार जगत आदि से तीन प्रतिनिधियों को शामिल करते हुए उपाध्यक्ष/यातायात प्रबंधक की अध्यक्षता में गठित एक समिति को सौंपने का प्रस्ताव किया है। चूंकि, ऐसे मानदंडों को निर्धारित करने के लिए समिति द्वारा अनुपालन किए जाने वाले कोई दिशानिर्देश निर्धारित नहीं किए जाते हैं, इसलिए यह व्यवस्था समिति को अबाधित विवेकाधिकार देती है। यह प्राधिकरण मानदंडों के नियतन से संबंधित मामला उपाध्यक्ष के नेतृत्वाधीन समिति, जिसमें व्यापार जगत से भी बराबर प्रतिनिधित्व है, को सौंपने के लिए वीपीटी के प्रस्ताव का स्वागत करता है। तथापि, मामले में पारदर्शिता रखने के लिए दरों के मान में स्पष्ट रूप से इन मानदंडों के नियतन के लिए सिद्धांत निर्धारित करना उपयुक्त पाया जाता है। इसलिए, वीपीटी को 30 सितम्बर, 2006 तक प्रयोक्ताओं के परामर्श से उत्पादन मानदंड के नियतन के लिए सिद्धांत निर्धारित करते हुए एक उपयुक्त प्रस्ताव तैयार करने का सुझाव दिया जाता है। जैसा वीपीटी द्वारा प्रस्ताव दिया गया है, उतने समय तक इस प्रयोजनार्थ गठित समिति को कम उत्पादकता के कारण बर्थ पर पोत के अधिक रूकने के लिए दंडात्मक बर्थ किराया लगाने के लिए उत्पादन मानदंड के नियतन से संबंधित मामले का निर्णय करने की अनुमति दी जाती है।

अपना सामान्य संशोधन प्रस्ताव दाखिल करने के पश्चात वीपीटी ने रवि-बी और उसके साथ लगे 11.5 सीबीएम की ग्रैब क्षमता वाले फ्लोटिंग क्रेन के लिए उत्पादन मानदंड के नियतन के लिए पृथक प्रस्ताव दाखिल किया है। यह प्रस्ताव दरों के मान में मानदंड निर्धारित करने की मौजूदा प्रणाली समाप्त करने के वीपीटी के प्रस्ताव के दृष्टिगत विचारार्थ संगत नहीं पाया जाता। चूंकि, उत्पादन मानदंड का निर्णय इस प्रयोजनार्थ गठित समिति द्वारा किया जाना है, इसलिए इस फ्लोटिंग क्रेन के लिए मानदंड निर्धारित करना इस प्राधिकरण के लिए आवश्यक नहीं पाया जाता है।

इस प्रयोजनार्थ गठित की जाने वाली समिति इस प्राधिकरण द्वारा क्षमता में अंतर और इन दोनों फ्लोटिंग क्रेन की औसत निकासी दर पर विचार करते हुए 26.5 सीबीएम की ग्रैब क्षमता वाले दूसरे फ्लोटिंग क्रेन के लिए मार्च, 2003 में पारित आदेश में इस प्राधिकरण द्वारा नियत उत्पादन मानदंड के आधार पर इस फ्लोटिंग क्रेन के लिए उपयुक्त उत्पादन मानदंड निर्धारित कर सकती है और अगर आवश्यक हो तो संबंधित पोतों को भूतलक्षी प्रभाव से राहत प्रदान कर सकती है।

(xxx) वीपीटी ने छः घंटे से अधिक जल के स्थिरक भार हटाने अथवा जब हैच तैयार नहीं है आदि के कारण पोत अथवा पोतवणिक की दिफलता से लौह-अयस्क/पैलेट्स (यांत्रिक) का लदान नहीं होने पर पोत के निष्क्रिय रहने की अवधि के लिए सामान्य बर्थ किराए के समतुल्य अतिरिक्त बर्थ किराया लगाने का प्रस्ताव किया है। वीएसएए ने वर्णन किया है कि विद्यमान प्रणाली के अनुसार जब तक पोतवणिक कार्गो की तैयारी का प्रमाणपत्र प्रस्तुत नहीं करते, तब तक पत्तन लौह-अयस्क पोत को बर्थ नहीं करता और इसलिए पोत पर आरोप्य नहीं किए गए कारणों से लौह-अयस्क पोत पर प्रस्तावित अतिरिक्त बर्थ किराए पर विचार नहीं किया जा सकता।

वीपीटी ने स्पष्ट किया है कि लौह-अयस्क पोत के मामले में विशेषकर छोटे और पुराने जहाजों के मामले में स्थिरक भार हटाने के लिए काफी समय लगता है। चूंकि, लौह-अयस्क यातायात में वृद्धि के दृष्टिगत बर्थ के लिए बहुत अधिक मांग होती है, इसलिए स्थिरक भार हटाने के लिए मानदंड नियत करना आवश्यक हो गया है। बर्थ पत्तन का दुर्लभ संसाधन है और इसलिए यह अनिवार्य है कि इसका उपयोग इष्टतम स्तर तक किया जाना चाहिए। वीपीटी उस समय बर्थ किराया नहीं लगाने का प्रस्ताव करता है, जब पोत उस पर आरोप्य कारणों से उपस्कर की खराबी/विद्युत आपूर्ति बंद होने से बर्थ में निष्क्रिय रहता है, और इसलिए दंड लगाना अनुचित नहीं होगा जब विलम्ब पोत/पोतवणिक के कारण है, जैसा पत्तन द्वारा सही वर्णन किया गया है।

मोरमुगांव पत्तन न्यास में स्थिरक भार हटाने के लिए 3 घंटे के समय की अनुमति दी जाती है और उसके बाद सामान्य बर्थ किराया प्रभार के अतिरिक्त सामान्य बर्थ किराया प्रभार का पांच गुना दंडात्मक बर्थ किराया प्रभार निर्धारित किया जाता है। वीपीटी द्वारा लागू किए जाने के लिए प्रस्तावित प्रावधान एमओपीटी में निर्धारण की तुलना में उचित प्रतीत होता है।

ओबी-1 और ओबी-2 में बर्थ किए गए लौह-अयस्क/लौह-अयस्क पैलेट्स पोतों, जो पूर्व लौह-अयस्क/पैलेट्स-पोत के कार्यरत रहने के कारण लदान प्रारंभ नहीं कर सके, के मामले में लदान प्रारंभ करने तक बर्थिंग के 4 घंटों के बाद बर्थ किराया नहीं लगाए जाने का प्रस्ताव किया गया है। तथापि, प्रस्तावित छूट उपलब्ध नहीं है, अगर पोत लदान के अतिरिक्त किसी प्रयोजन के लिए व्यापार जगत के अनुरोध पर बर्थ किया जाता है। प्रस्तावित प्रावधान संबंधित प्रयोक्ताओं के लिए लाभदायी प्रतीत होता है, इसलिए इसे स्वीकार किया जाता है।

(xxxi) वीपीटी ने अपने प्रारंभिक प्रस्ताव में पोताश्रय प्रभार के रूप में क्रेन किराए का 50 प्रतिशत लगाने का प्रस्ताव किया था। तत्पश्चात, व्यापार जगत के साथ विचार-विमर्श के आधार पर इसने बर्थ किराए पर मौजूदा प्रतिशतता पर पोताश्रय प्रभार बनाए रखने का प्रस्ताव किया है।

वीपीटी ने इंगित किया है कि चूंकि लंगरगाह भी मूरिंग बर्थ के समान है, इसलिए पोताश्रय को बर्थ किराए की प्रतिशतता के रूप में जोड़ना तर्कसंगत है। यह मानना होगा कि सेवा प्रदान करने की लागत मूरिंग बर्थ/बर्थ और लंगरगाह पर समान नहीं है। खड़ा करने के स्थान के अतिरिक्त बंदरगाह में कोई उपस्कर सुविधा प्रदान नहीं की जाती। इसे ध्यान में रखते हुए, पोताश्रय और बर्थ किराए को जोड़ने के लिए वीपीटी का तर्क स्वीकार नहीं किया जा सकता। वास्तव में, मुम्बई पत्तन न्यास और और मोरमुगांव पत्तन न्यास में बंदरगाह प्रभार जीआरटी आधार पर विभिन्न लंगरगाह स्थानों के लिए निर्धारित किए जाते हैं। वीपीटी को पिछले सामान्य संशोधन के समय ही बर्थ किराए से लंगरगाह शुल्क को अलग करने का सुझाव दिया गया था। यहां तक कि पांच वर्ष बीत जाने पर भी पत्तन ने इस दिशा में कोई कदम नहीं उठाया है। इस मामले को ठीक करने के लिए पोताश्रय प्रभार को उसे बर्थ किराए से जोड़े बिना निर्धारित किया जाना चाहिए। लंगरगाह स्थानों के लिए किसी लागत ब्यौरे की उपलब्धता के अभाव में पोताश्रय प्रभार मौजूदा प्रतिशतता स्लैब, जिनका प्रयोग लौह-अयस्क, पीओएल और अवशिष्ट पोतों के बीच अंतर किए बिना सभी श्रेणियों के पोतों के लिए बर्थ किराया प्रभार की न्यूनतम इकाई दर पर किया जाता है, के आधार पर निकाला जाता है। इससे राजस्व की कोई महत्वपूर्ण जटिलता नहीं होगी, क्योंकि पत्तन ने स्वयं स्वीकार किया है कि पोताश्रय प्रभार लगाना राजस्व का स्रोत नहीं है। तथापि, वीपीटी को बंदरगाह की समीपता, उपलब्ध गहराई आदि पर विचार करते हुए अधिक युक्तिसंगत पोताश्रय प्रभार प्रस्तावित करने का सुझाव दिया जाता है।

(xxxii) संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देश वर्णन करते हैं कि प्रयोक्ता पत्तन के कारण उचित स्तर के बाद विलंब के लिए भुगतान नहीं करेंगे। वीपीटी ने तदनुसार हमारे सुझाव के दृष्टिगत उस अवधि, जब पोत पत्तन के उपस्कर की खराबी के कारण बर्थ पर निष्क्रिय रहते हैं, के लिए बर्थ किराया नहीं लगाने के लिए एक प्रावधान शामिल किया है। छूट का आधार केवल पत्तन के उपस्कर की खराबी नहीं हो सकता, परंतु उसमें सभी कारण शामिल होने चाहिए, जो प्रत्यक्षतः पत्तन के कारण हैं। इसी प्रकार उस अवधि, जब पोत खराब कार्गो के कारण को छोड़कर एक घंटे अथवा अधिक के लिए लगातार संयंत्र की खराबी के कारण एक बर्थ पर निष्क्रिय रहते हैं, को भी बर्थ किराया से छूट दी जाती है। इसके अतिरिक्त, बर्थ किराया और पोताश्रय प्रभार से उस अवधि, जब पोत हड़ताल जैसे कारणों से बर्थ/जेट्टी/मूरिंग लंगरगाह में निष्क्रिय रहते हैं, को भी छूट दी जाती है। प्रस्तावित प्रावधान संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों में निर्धारित सिद्धांतों के अनुरूप है और इस लिए स्वीकार किए जाते हैं।

(xxxiii) (क) पीओएल के पोतान्तरण के लिए समेकित प्रभार का प्रस्ताव विद्यमान दरों के मान में यथानिर्धारित प्रत्येक आगमन 3.5 लाख रुपए की समरूप दर पर प्रस्तावित है। वीपीटी ने स्पष्ट किया है कि 5 लाख टन से अधिक मात्रा प्राप्त करने के लिए निर्धारित मौजूदा मात्रा छूट स्कीम इस तथ्य के दृष्टिगत कि पीओएल का पोतान्तरण पिछले दो वर्षों के दौरान बहुत कम पाया गया है, संशोधित दरों के मान से हटाया जाना प्रस्तावित है। चूंकि, इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित दरें केवल उच्चतम स्तर की हैं, इसलिए पीओएल के पोतान्तरण के लिए मौजूदा मात्रा छूट स्कीम की वापसी के लिए वीपीटी का प्रस्ताव स्वीकार किया जाता है।

ड्राई बल्क कार्गो के पोतान्तरण के लिए अपर्याप्त मात्रा के दृष्टिगत अद्योगामी आधार पर मौजूदा मिश्रित दर को भी पत्तन देयताओं, पायलिटेज और बर्थ किराया में अन्य पत्तनों के ड्राई बल्क कार्गो के पोतान्तरण में लगे मदर पोत/डॉक्टर पोत/बार्ज के लिए 25 प्रतिशत की समरूप छूट देकर सरलीकृत किया जाना प्रस्तावित है। ड्राई बल्क कार्गो के पोतान्तरण के लिए प्रशुल्क लगाने में वीपीटी द्वारा प्रस्तावित संशोधन भी स्वीकार किया जाता है।

(ख) वीएसएए ने इंगित किया है कि अगर कोई मदर पोत पोतान्तरण के अतिरिक्त, तट पर कार्गो उतारता है तो वह समेकित प्रभार लगाने के प्रयोजनार्थ मदर पोत का स्तर खो देता है और उसे पूर्ण पत्तन प्रभार अदा करना होता है। ऐसी दशा में 2.00 रुपए प्रति किलोलीटर का घाटशुल्क, जो पोतान्तरित कार्गो पर 8.50 रुपए प्रति किलोलीटर के अतिरिक्त समेकित दर के संघटक के रूप में लगाया जाता है, उचित नहीं है। वीपीटी ने स्पष्ट किया है कि मदर पोत से इस प्रकार संग्रहित समेकित प्रभार को उस पोत द्वारा मदर पोत का स्तर खोने के मामले में अदा किए जाने वाले सामान्य प्रभारों के बदले समायोजित किया जाता है। दूसरे शब्दों में, मदर पोत से संग्रहित 2.00 रुपए प्रति किलोलीटर का घाटशुल्क जो समेकित दर का भाग होता है, उस पोत द्वारा अदा किए जाने वाले सामान्य प्रभार के बदले समायोजित हो जाता है। इसे ध्यान में रखते हुए, मौजूदा प्रावधान को संशोधित करना आवश्यक नहीं पाया जाता। किसी भी मामले में ऐसे पोतान्तरण की घटना पिछले दो वर्षों से पत्तन में नगण्य सूचित की गई है।

(ग) पोतान्तरित और अन्य पत्तनों/बीओटी बर्थ में ले जाए गए ड्राई बल्क कार्गो पर घाटशुल्क पहले लागू दर के 50 प्रतिशत पर लगाया जाता था। विजाग सीपोर्ट लिमिटेड ने इंगित किया है कि उसका टर्मिनल वीपीटी के भीतरी बंदरगाह का भाग है और इसलिए बीओटी बर्थ में लाए गए कार्गो के लिए अतिरिक्त घाटशुल्क लगाना भेदमूलक होगा, क्योंकि वह लागू नहीं है, जब कार्गो को भीतरी बंदरगाह में अन्य बर्थ तक ले जाया जाता है। वीएसएए के दावे में वास्तविकता पाते हुए वीपीटी ने अपने संशोधित प्रस्ताव में 'बीओटी बर्थ' पर ले जाए गए कार्गो पर इस दर की प्रयोज्यता हटा दी है। इसने पोतान्तरित और अन्य पत्तनों पर ले जाए गए ड्राई बल्क कार्गो के लिए प्रति टन 6 रुपए की घाटशुल्क दर का मौजूदा स्तर बनाए रखने का प्रस्ताव किया है। किसी अनेकार्थकता से बचने के लिए संशोधित दरों के मान में एक विशिष्ट उल्लेख करना उपयुक्त होगा कि यह प्रशुल्क मद वीपीटी में प्रचालनरत बीओटी प्रचालकों के टर्मिनल तक पोतान्तरित और लाए गए ड्राई बल्क कार्गो पर लागू नहीं होगी।

वीपीटी ने बीओटी बर्थ को छोड़कर अन्य बर्थ पर ड्राई बल्क कार्गो को तट पर उतारने/लादने के लिए 3.00 रुपए प्रति टन की लेवी का भी प्रस्ताव किया है। प्रस्तावित प्रशुल्क स्वीकार किया जाता है, बशर्ते कि यह प्रचालन लगाए गए किसी अन्य समेकित प्रभारों में शामिल नहीं किया जाता है।

- (xxxiv) (क) वीपीटी ने कच्चे तेल, पीओएल और एलपीजी की घाट शुल्क दर में किसी वृद्धि का प्रस्ताव नहीं किया है। तथापि, एलपीजी के लिए घाटशुल्क दर लगाने की इकाई प्रति घनमीटर 100 रुपए की मौजूदा लेवी की तुलना में तेल उद्योग के परामर्श से 136 रुपए प्रति टन पर प्रस्तावित है। एचपीसीएल ने प्रस्तावित दर की पुष्टि की है। वीपीटी ने स्पष्ट किया है कि अगर घनमीटर से मीट्रिक टन आधार पर परिवर्तित किया जाता है तो मौजूदा घाटशुल्क दर 175.60 रुपए पीएमटी है और इसकी तुलना में इसने तेल उद्योग की सर्वसम्मति से 136 रुपए पीएमटी की घटी हुई दर का प्रस्ताव किया है। यह माना जाता है कि सही परिवर्तन कारक का प्रयोग प्रस्तावित दर निकालने के लिए किया जाता है। इस अनुमान के आधार और एचपीसीएल के समर्थन पर यह प्राधिकरण प्रस्तावित दर अनुमोदित करने का इच्छुक है।
- (ख) इसके अतिरिक्त, वीएसएए द्वारा दिए गए सुझाव के आधार पर पत्तन ने कास्टिक सोडा और शीरा के संबंध में लेवी की इकाई वर्तमान "प्रति किलोलीटर" आधार से "प्रतिटन" आधार में संशोधित करने का प्रस्ताव किया है। प्रस्तावित लेवी की इकाई इस अनुमान के आधार पर अनुमोदित की जाती है कि इस मद के लिए घाटशुल्क में वृद्धि लेवी की इकाई के परिवर्तन के कारण है और कि वीपीटी ने सही परिवर्तन कारक का प्रयोग किया है। अगर यह अनुमान गलत हो जाता है, तब मौजूदा दरों के मान के साथ साम्यता बनाई रखी जाएगी।
- (ग) अमोनियम नाइट्रेट, ब्लास्ट फर्नेस स्लेग, बेन्टोनाइट, सभी किरम के तेल निष्कर्षण आदि के लिए घाटशुल्क दर नई प्रारंभ की गई है। पत्तन ने प्रस्तावित दर निकालने का आधार प्रस्तुत किया है। चूंकि, प्रयोक्ताओं ने प्रस्तावित घाटशुल्क दर पर कोई आपत्ति नहीं उठाई है, इसलिए इन कार्गो के लिए प्रस्तावित दर अनुमोदित की जाती है। वीपीटी ने समुदी उत्पादों के मामले में 0.01 प्रतिशत की मूल्यानुसार घाटशुल्क दर लागू करने का भी प्रस्ताव किया है। प्रस्तावित दर स्वीकार की जाती है। तथापि, यह दर मछलीमार पोतों, जिनके लिए घाटशुल्क सहित समेकित दर प्रस्तावित है, के संबंध में लागू नहीं होगी।
- (घ) रसायनों के लिए मौजूदा मूल्यानुसार दर अल्कोहल और एसीटोन के लिए विशिष्ट घाटशुल्क दर निर्धारित करते हुए संशोधित की जानी प्रस्तावित है और अन्य रसायनों के लिए मौजूदा मूल्यानुसार दर जारी रखा जाना प्रस्तावित है। यह संशोधन संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों, जो विशेष रूप से मूल्यानुसार आधार पर घाटशुल्क दर को चरणबद्ध रूप से समाप्त करने की अपेक्षा करते हैं, के अनुरूप है। इस स्थिति के दृष्टिगत, और यह भी मानते हुए कि वीपीटी द्वारा प्रस्तावित प्रति टन दर अल्कोहल और एसीटोन के लिए मौजूदा मूल्यानुसार प्रशुल्क के प्रभाव से कम है, इन रसायनों के लिए घाटशुल्क दर अनुमोदित की जाती है।
- (ङ) स्टाइरिन मोनोमर के मामले में, घाटशुल्क दर मौजूदा 72 रुपए प्रति टन से घटाकर 55 रुपए प्रति टन करते हुए प्रारंभ में लगभग 25 प्रतिशत की कमी का प्रस्ताव किया गया था। इसी कारण, वीपीटी ने एल्युमिनियम और उसके उत्पादों, खाद्यान्नों, खाद्य तेल, स्टाइरिन मोनोमर, आर-आर-सामग्री आदि के लिए घाटशुल्क दर वर्तमान स्तर से घटाने का प्रस्ताव किया था। तथापि, संशोधित प्रस्ताव में पत्तन ने उसके द्वारा पहले प्रस्तावित इस कमी को वापस ले लिया है।
- पहले यह उल्लेख किया जा चुका है कि स्टाइरिन मोनोमर और ऊपर वर्णित अन्य कार्गो मदों के लिए वीपीटी द्वारा प्रस्तावित घटी हुई दरें संशोधित दरों के मान में शामिल हैं।
- एलजी पॉलिमर्स लिमिटेड ने 35 रुपए प्रतिटन तक और कमी करने की मांग की है। वीपीटी ने विद्यमान दर के 50 प्रतिशत तक घाटशुल्क और कम करने पर एहमति दी थी, अगर प्रयोक्ता प्रति वर्ष

1 लाख टन की मात्रा का आश्वासन देते हैं। चूंकि, वीपीटी के पास इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित दर में रियायत देने की नम्यता है, वह मात्रा के आधार पर इस कार्गो के लिए घाटशुल्क दर में रियायत दे सकता है। मात्रा छूट स्कीम तैयार करते समय यह सुनिश्चित करने के लिए सावधानी रखी जानी चाहिए कि मात्राओं का अद्योगामी मान उचित स्तर पर नियत किया जाता है, जो संगत प्रयोक्ताओं द्वारा उनके व्यवसाय से संबंधित तात्कालिक और मध्यावधिक व्यवसाय योजना के साथ प्राप्त किए जाने योग्य हो।

(च) वीपीटी ने तापीय कोयले, कच्चे तेल सहित पीओएल, लौह-अयस्क और लौह-अयस्क पैलेट्स को छोड़कर तटीय कार्गो के लिए संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुरूप प्रशुल्क के 60 प्रतिशत पर घाटशुल्क की रियायती दर का प्रस्ताव एलपीजी के लिए भी किया है। यह नौवहन मंत्रालय द्वारा दिए गए स्पष्टीकरण के अनुरूप है, इसलिए तटीय कार्गो के लिए प्रस्तावित रियायती प्रशुल्क स्वीकार किया जाता है।

(छ) अनामांकित वस्तुओं के लिए एकल घाटशुल्क दर निर्धारित करने के लिए हमारे सुझाव के संदर्भ में पत्तन ने स्पष्ट किया है कि व्यापार जगत को ऐसी व्यवस्था पर आपत्ति है, क्योंकि यह नदी के रेत आदि जैसे कम मूल्य वाले कार्गो को प्रभावित करेगी। इसलिए, इसने ऐसे अनामांकित वस्तुओं के लिए मूल्य पर निर्भर करते हुए दो विभिन्न दरें निर्धारित करने की मौजूदा प्रणाली जारी रखने का प्रस्ताव किया है। हमारे सुझाव के अनुरूप इस मद के लिए एकल लेवी इकाई का प्रस्ताव किया गया है, जिसे स्वीकार किया जाता है।

(ज) ब्रेक बल्क कार्गो के पोतान्तरण पर घाटशुल्क, जहां घाटशुल्क इस समय मूल्यानुसार लगाया जाता है, का प्रस्ताव पोत से पोत तक सीधे पोतान्तरण के लिए प्रति टन 150 रुपए और एक पोत से उतरे और तत्पश्चात् अन्य पोत पर पोतलदान किए गए कार्गो के लिए प्रतिटन 187.50 रुपए पर प्रस्तावित किया जाता है। प्रस्तावित प्रशुल्क वीएसएए द्वारा दिए गए सुझाव के आधार पर लागू किया गया है। यह एक तार्किक व्यवस्था है, क्योंकि वस्तुओं का मूल्य सदैव पोतान्तरण के मामले में उपलब्ध नहीं हो सकता। अन्य किसी भी प्रयोक्ता/प्रयोक्ता संगठनों ने प्रस्तावित दर पर कोई विशिष्ट आपत्ति नहीं उठाई है। इसलिए, प्रस्तावित दर अनुमोदित की जाती है।

(xxv) पत्तन ने घाटशुल्क दर के अतिरिक्त 3.00 रुपए प्रति टन की लेवी प्रस्तावित की है, जब भी अग्नि शमन वाहन को एवजी व्यवस्था के रूप में रखा जाता है। चूंकि, पत्तन में अग्नि शमन वाहन की सुविधा प्रदान करना पत्तन का एक अनिवार्य कार्य है और ऐसी सुविधाओं की लागत सामान्य सुविधाओं में शामिल की जा चुकी है, इसलिए ऐसी सुविधा प्रदान करने के लिए अतिरिक्त घाटशुल्क लगाने का कोई कारण नहीं है। इसे ध्यान में रखते हुए, प्रस्तावित अतिरिक्त लेवी अनुमोदित नहीं की जा सकती।

(xxvi) वीपीटी ने यह अनुरोध किया है कि उच्चतम दर के आधार पर विविध वस्तुओं के लिए घाटशुल्क लगाने की वर्तमान प्रणाली इस प्राधिकरण द्वारा सुझाव दिए गए अनुसार प्रत्येक कार्गो मदों के लिए लागू दर के आधार पर ऐसे मामलों में घाटशुल्क लागू करने की जटिलताओं के दृष्टिगत बनाई रखी जाती है। हम वीपीटी के इस कथन में कोई योग्यता नहीं पाते हैं। यह उल्लेखनीय है कि हमारे द्वारा सुझाव दिया गया प्रावधान कुछ अन्य महापत्तन न्यासों में प्रचालनाधीन है। वीपीटी को अपनी प्रचालनात्मक कार्यविधि को सुदृढ़ करना चाहिए और इस संबंध में हमारे द्वारा दिए गए सुझाव का अनुपालन करना चाहिए। इसलिए, दरों के मान में संगत शर्त तदनुसार संशोधित की जाती है।

(xxvii) (क) कार्गो पर विलम्ब शुल्क प्रभार मौजूदा स्तर पर जारी रखा जाना प्रस्तावित है। खुले स्थान में पड़ी सामग्रियों के मामले में निर्धारित दर का 50 प्रतिशत प्रस्तावित है। वीपीटी ने पुष्टि की है कि यह प्रशुल्क व्यवस्था पिछले कई दशकों से मौजूद है और यह इस तथ्य पर आधारित है कि खुले स्थान में प्रदान की गई अवसंरचना सुविधाएं ढके हुए स्थान में प्रदान की गई सुविधाओं से भिन्न होती हैं। मौजूदा दरों के मान में स्पष्टतः यह प्रशुल्क मद विहित नहीं है। चूंकि, वीपीटी ने सूचित किया है कि यह प्रशुल्क पहले से मौजूद है, इसलिए प्रस्तावित प्रशुल्क स्वीकार किया जाता है।



- (ख) आयात के लिए निःशुल्क दिवस मौजूदा दो दिनों से तीन दिनों तक बढ़ाने का प्रस्ताव किया गया है। संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुसार पत्तन को निःशुल्क अवधि निर्धारित करने की नम्यता प्राप्त है और इसलिए आयात/निर्यात, दोनों कार्यों के लिए प्रस्तावित निःशुल्क अवधि की अनुमति दी जाती है। तथापि, संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुसार निःशुल्क अवधि के परिकलन में सीमाशुल्क अवकाश दिवस और पत्तन के अकार्य दिवसों को छोड़ दिया जाना चाहिए। वीपीटी ने संशोधित प्रस्ताव में यह वर्णन करने के लिए प्रावधानों को संशोधित किया है कि संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुरूप निःशुल्क अवधि में सीमाशुल्क अवकाश दिवस और पत्तन के अकार्य दिवस शामिल नहीं होंगे।
- पत्तन के परिसर में लाई गई और पोतलदान के बिना वहां से हटाई गई सामग्रियों के मामले में पत्तन ने विलम्बशुल्क प्रभार हटाने का प्रस्ताव किया है, बशर्ते कि सामग्रियों को पोत लदान के 24 घंटे के भीतर हटाया जाता है।
- (ग) सीमाशुल्क आयुक्त द्वारा रोकी गई सामग्रियों के संबंध में मौजूदा दरों के मान के अनुसार 48 से 60 दिनों तक वास्तविक विलम्बशुल्क प्रभार का 25 प्रतिशत और 60 दिनों से 90 दिनों तक 50 प्रतिशत लागू है। प्रस्तावित दरों के मान में इन दो स्लैब का विलय कर दिया गया है और लंबी अवधि के लिए सीमाशुल्क द्वारा ऐसे रोकने को हतोत्साहित करने और पत्तन में संकुलन कम करने के लिए 48 दिनों से 90 दिनों तक के लिए वास्तविक विलम्ब शुल्क प्रभार का 50 प्रतिशत प्रस्तावित किया गया है। चूंकि, प्रस्तावित संशोधन पत्तन में संकुलन से बचने के लिए है और यह भी मानते हुए कि किसी भी प्रयोक्ता ने कोई आपत्ति नहीं उठाई है, प्रस्तावित संशोधन स्वीकार किया जाता है।
- (xxxviii) पत्तन ने उस मामले में जहां भरे हुए कन्टेनर को कन्टेनर के उतरने के अंतिम दिन से सात दिनों के भीतर खाली नहीं किया जाता है, कन्टेनर के भीतर कार्गो पर विलम्बशुल्क लगाने का प्रस्ताव किया है। प्रस्तावित प्रभार कन्टेनरों पर भंडारण प्रभार के अतिरिक्त है। वीपीटी ने स्पष्ट किया है कि प्रस्तावित प्रावधान सुविधा के दुरुपयोग से बचने के लिए लागू किया जाता है। इसने वर्णन किया है कि इस खण्ड के अभाव में, कार्गो की तुलना में कन्टेनर पर लागू अपेक्षतया निम्न प्रशुल्क का लाभ लेने के लिए व्यापार जगत द्वारा खाली करने का कार्य नहीं किया जाता है। चूंकि, प्रस्तावित प्रावधान पत्तन द्वारा प्रदान की गई सुविधाओं के दुरुपयोग के निवारक के रूप में कार्य करने के लिए लागू किया जाता है, इसलिए इसे अनुमोदित किया जाता है।
- (xxxix) वीपीटी ने वर्णन किया है कि इसने अवलोकन किया है कि जहाजी कुली कार्य/विलियरिंग और फारवर्डिंग एजेंट एक ही समय दो अथवा तीन पोतों का प्रहस्तन करते हैं और चूंकि एजेंट कार्गो के उचित निपटान के लिए पर्याप्त उपस्कर तैनात करने में समर्थ नहीं हैं, कई बार पोत-तटीय कार्गो की उत्पादकता घाट से कार्गो का निपटान नहीं करने के कारण प्रभावित होती है। इसलिए, इसने प्रति घंटा अथवा उसके भाग के लिए 5000 रुपए अगर कार्गो को 6 घंटे से 10 वें घंटे तक घाट से नहीं हटाया जाता है, 11 वें से 16 वें घंटे तक 10,000 रुपए प्रति घंटा और 16 वें घंटे के बाद 25,000 रुपए लगाने का प्रस्ताव किया है। यह उल्लेख करना संगत है कि ऐसी लेवी अन्य पत्तनों में मौजूद नहीं है। महत्वपूर्ण रूप से घाट से यार्ड/प्रवेश द्वार प्रचालन वीपीटी द्वारा नहीं किया जाता, परंतु इसकी व्यवस्था कार्गो संचालकों द्वारा की जाती है। अगर कार्गो का घाट से मार्गस्थ क्षेत्र तक निपटान नहीं किया जाता है तो यह घाट के स्थान की बाधा के कारण पत्तन की उत्पादकता बाधित करेगा। इस परिप्रेक्ष्य में देखने पर घाट से नहीं हटाए गए कार्गो पर विलम्बशुल्क प्रभार इस अनुमान के आधार पर अनुमोदित किया जाता है कि पत्तन में अवसंरचना की बाधा कार्गो की निकासी पर कोई स्वाभाविक प्रतिबंध अधिरोपित नहीं करती।
- (xL) जब वीसीटीपीएल ने वीपीटी में कन्टेनर संबद्ध प्रचालन प्रारंभ किया, तब इस प्राधिकरण ने भरने/खाली करने के प्रयोजनार्थ वीपीटी में आने वाले वीसीटीपीएल के कन्टेनरों पर भंडारण प्रभार अनुमोदित किया था। वीपीटी ने संशोधित प्रस्तावित दरों के मान में संगत प्रशुल्क प्रविष्टि हटा दी है, क्योंकि यह समझा जाता है कि इस समय वीसीटीपीएल के कन्टेनर भरने/खाली करने के प्रयोजनार्थ वीपीटी की भंडारण सुविधा प्राप्त नहीं करते।
- (xLi) पत्तन ने कन्टेनरों के भंडारण के लिए कोई निःशुल्क अवधि प्रस्तावित नहीं की है। यह उल्लेख करना संगत है कि संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुसार सीमाशुल्क अवकाश दिवसों और पत्तन के अकार्य दिवसों को छोड़कर निःशुल्क दिवस की अनुमति दी जानी है, जिसके बाद भंडारण प्रभार लगाया जा सकता है। वीपीटी ने तर्क दिया है कि अपर्याप्त कन्टेनर की मात्रा के दृष्टिगत कन्टेनरों के लिए कोई निःशुल्क अवधि निर्धारित करने

की आवश्यकता नहीं है। वीपीटी के कथन को संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुरूप नहीं पाया गया है। वीपीटी में प्रचालनरत विशाखा कन्टेनर टर्मिनल प्राइवेट लिमिटेड (वीसीटीपीएल) में आयात से लदे कन्टेनरों के लिए तीन दिनों, आयात के खाली कन्टेनरों के लिए 10 दिनों और निर्यात कन्टेनरों के लिए सात दिनों की निःशुल्क अवधि की अनुमति दी जाती है। चेन्नई कन्टेनर टर्मिनल में भी आयात कन्टेनरों के लिए तीन दिनों और निर्यात कन्टेनरों के लिए सात दिनों की निःशुल्क अवधि निर्धारित है। चूंकि, प्रयोजन, जिसके लिए वीपीटी के क्षेत्र में कन्टेनर आते हैं, वह वीसीटीपीएल और सीसीटीएल से भिन्न है, इसलिए आयात और निर्यात कन्टेनरों के लिए एक दिन की निःशुल्क अवधि की अनुमति देना उपयुक्त है। किसी भी मामले में, इसका कोई महत्वपूर्ण वित्तीय प्रभाव नहीं होगा, क्योंकि वीपीटी द्वारा प्रहस्तन किए जाने वाले कन्टेनरों की मात्रा नगण्य है। प्रसंगवश, इस प्राधिकरण ने हाल ही में एनएमपीटी के मामले में ऐसा ही प्रावधान लागू किया है।

- (xLii) वीपीटी ने कार्गो/कन्टेनरों पर कोई भंडारण प्रभार/विलम्बशुल्क प्रभार नहीं लगाने का प्रस्ताव किया है, अगर प्रचालनात्मक क्षेत्र संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुरूप प्रयोक्ताओं को किराया आधार पर पट्टे पर दिया गया है। प्रस्तावित प्रावधान स्वीकार किया जाता है।

जैसा पहले वर्णन किया गया है, संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों में सिफारिश की गई है कि प्रयोक्ताओं को पतन के कारण होने वाले विलम्ब के लिए दंड नहीं दिया जाना चाहिए। तदनुसार, इसने ऐसी अवधि, जब निपटान नहीं किया जा सकता हो अथवा आयात कार्गो/कन्टेनर या निर्यात कार्गो/कन्टेनरों की सुपुर्दगी पतन पर आरोप्य कारणों से नहीं की जा सकती हो, के लिए कन्टेनरों पर कार्गो पर विलम्बशुल्क प्रभार/भंडारण प्रभार लगाने से छूट देने के लिए अपने दरों के मान में उपयुक्त शर्त शामिल करने के लिए हमारा सुझाव स्वीकार किया है।

- (xLiii) कार्गो के प्रहस्तन के लिए श्रमिक प्रभार मौजूदा स्तर पर निर्धारित हैं। पतन ने तटीय कार्गो के लिए किसी रियायती दर का प्रस्ताव नहीं किया है।

यह उल्लेख करना संगत है कि सरकार के निर्देश और इस प्राधिकरण के दिनांक 7 जनवरी, 2005 के आदेशानुसार कार्गो संबद्ध प्रभारों के लिए घाटशुल्क सहित रियायती प्रशुल्क जहाज से तट तक अंतरण और घाट को/से भंडारण यार्ड तक अंतरण के लिए सभी संगत प्रहस्तन प्रभारों पर लागू है। यहां तक कि यद्यपि, वीपीटी का उत्तरदायित्व श्रमिकों की आपूर्ति तक सीमित है, यह कार्गो प्रहस्तन के प्रयोजनार्थ किया जाता है और इसलिए इस प्रहस्तन प्रभार को मात्र तटीय कार्गो के लिए रियायती प्रशुल्क के अधीन लाया जाना चाहिए। इसलिए, इस संबंध में एक उपयुक्त शर्त संगत अनुसूची में शामिल की जाती है।

- (xLiv) आंध्र प्रदेश मेकेनाइज्ड फिशिंग बोट आपरेटर एसोसिएशन (एपीएमएफबीओए) ने इंगित किया है कि फिशिंग ट्रॉलर/यंत्रीकृत मछलीमार नौकाओं पर प्रति लीटर 0.04 पैसे की बंकरों पर मौजूदा लेवी अनुचित है। मछलीमार बंदरगाह में एचपीसीएल/आईओसी के बिट्टी केंद्र वीपीटी के साथ करार के अनुसार पट्टा किराया अदा कर रहे हैं। इसने अनुरोध किया है कि इस लेवी को वापस लिया जाना चाहिए और इसे तेल कंपनियों को अंतरित किया जाना चाहिए। वीपीटी ने इस संबंध में कोई विशेष अनुरोध नहीं किया है। पतन से किसी स्पष्टीकरण के अभाव में वित्तीय जटिलताओं को समझे बिना एपीएमएफबीओए के अनुरोध का विश्लेषण करना कठिन है। इसलिए, वीपीटी को इस मुद्दे की और जांच करने तथा उन प्रयोक्ताओं, जिन्हें इस प्रशुल्क घटक का वहन करना चाहिए, की श्रेणी का निर्णय करने तथा छः महीने के भीतर उपयुक्त प्रस्ताव देने का सुझाव दिया जाता है।

एसोसिएशन ने एक शिकायत भी की है कि उनसे पिछले संशोधन के समय परामर्श नहीं किया गया था। यह स्पष्ट किया जाता है कि एसोसिएशन ने हमारे सामान्य संशोधन आदेश के बाद अपने दिनांक 13 जुलाई, 2001 और 23 जुलाई, 2001 के पत्र द्वारा मछलीमार पोतों के लिए प्रशुल्क में अत्यधिक वृद्धि के बारे में लिखित अनुरोध किया था। एपीएमएफबीओए और मछली मार उद्योग के अन्य एसोसिएशनों द्वारा किए गए अनुरोध के आधार पर एक औपचारिक कार्यवाही में मछलीमार बंदरगाह के लिए लागू दरों के मान में संगत खण्ड की समीक्षा की गई थी और वीपीटी के दरों के मान को संशोधित किया गया था।

एसोसिएशन की मांग यंत्रीकृत मछलीमार नौकाओं के लिए तत्काल प्रस्ताव में 200 रुपए की समेकित प्रस्तावित दर के आधिक्य में पहले संग्रहित प्रभारों की वापसी करना है। इस प्राधिकरण द्वारा पारित आदेश केवल भावी

प्रभाव से लागू होगा। इसलिए, प्रस्तावित दर के भूतलक्षी प्रभाव से कार्यान्वयन के लिए प्रयोक्ताओं के अनुरोध को स्वीकार करना संभव नहीं है। पत्तन अगर एसोसिएशन की मांग में औचित्य पाता है तो वह प्रभारों की माफी के लिए प्रयोक्ताओं का प्रयोग कर सकता है।

(xLvi) (क) विभिन्न क्राफ्ट/उपस्कर को किराए पर लेने के लिए प्रभार को पहले साधारणतया 15 प्रतिशत बढ़ाने का प्रस्ताव किया गया था, तथापि, संशोधित प्रस्ताव में वीपीटी ने मौजूदा किराया प्रभार जारी रखने का प्रस्ताव किया है। इसके अतिरिक्त, इसने कुछ प्रशुल्क मदों के योक्तिकीकरण/सरलीकरण का प्रस्ताव किया है, जिनसे मौजूदा दरों में कोई वृद्धि नहीं होती और इसलिए संशोधित प्रस्ताव स्वीकार किया जाता है।

(ख) मछलीमार बंदरगाह के डूबे हुए ट्रॉलरों को उठाने के प्रयोजनार्थ क्रेन के प्रयोग के लिए प्रभारों के संबंध में वीपीटी ने मछलीमार उद्योग के पसमर्श के आधार पर प्रति घंटे अथवा उसके भाग के लिए 3500 रुपए की दर का प्रस्ताव किया है और इसलिए इसे अनुमोदित किया जाता है।

(ग) मौजूदा कर्षण प्रभार को युक्तिसंगत बनाया गया है और उसके लिए लगभग 15 प्रतिशत की वृद्धि प्रस्तावित है। पत्तन की समग्र अधिशेष स्थिति के दृष्टिगत प्रशुल्क में प्रस्तावित वृद्धि स्वीकार नहीं की जा सकती। तथापि, प्रशुल्क में प्रस्तावित योक्तिकीकरण स्वीकार किया जाता है।

पत्तन की सीमाओं से बाहर आपूरित टग के लिए 50 प्रतिशत अतिरिक्त प्रभार लगाने के प्रस्तावित प्रावधान के संदर्भ में पत्तन ने हमारे प्रश्न के संदर्भ में स्पष्ट किया है कि यह पत्तन की सीमाओं के बाहर प्रचालन के लिए टग का प्रचालन नहीं करता है। इसलिए, वीपीटी द्वारा दी गई सहमति के अनुसार उक्त खण्ड को संशोधित दरों के मान से हटाया जाता है।

(घ) पत्तन ने स्पष्ट किया है कि पत्तन की सीमाओं के भीतर आवागमन के लिए अनुसूची 5.2.1 में प्रस्तावित कर्षण प्रभार अभी लागू है, जब पायलटिज प्रचालन के अतिरिक्त किसी प्रचालन के लिए टग को किराए पर लिया जाता है। इसे अंतरण प्रचालन को भी छोड़ना चाहिए, जिसके लिए मिश्रित दरें निर्धारित हैं। वीपीटी ने तदनुसार किसी अनेकार्थकता से बचने के लिए इस संबंध में एक विशिष्ट शर्त निर्धारित करने पर सहमति दी है, जिसे स्वीकार किया जाता है।

(xLvi) वीपीटी ने अपने प्रारंभिक प्रस्ताव में लाइसेंस शुल्क (भंडारण शुल्क) 25 प्रतिशत बढ़ाने का प्रस्ताव किया था; तथापि, संशोधित प्रस्ताव में इसने मौजूदा दरें जारी रखने का प्रस्ताव किया है। संशोधित प्रस्ताव मौजूदा दरों में समतुल्य समायोजन के साथ "प्रति पखवाड़ा अथवा उसका भाग" पर लेवी की मौजूदा इकाई में "प्रति सप्ताह अथवा उसका भाग" आधार पर संशोधन के अधीन स्वीकार किया जाता है।

टी-2 शेडों के लिए लाइसेंस शुल्क के संबंध में वीपीटी ने पहले बेहतर उपयोग प्रोत्साहित करने के लिए प्रति पखवाड़ा प्रति वर्गमीटर 12.50 रुपए की रियायती दर का प्रस्ताव किया था, तथापि, संशोधित प्रस्ताव में इसने इसे प्रति पखवाड़ा प्रति वर्गमीटर 13.50 रुपए तक बढ़ाने का प्रस्ताव किया है। चूंकि, प्रारंभिक प्रस्ताव प्रयोक्ताओं को परिचालित किया गया था, इसलिए इस संबंध में प्रयोक्ताओं के साथ आगे परामर्श किए बिना उच्चतर दर निर्धारित करना उपयुक्त नहीं होगा। इसे ध्यान में रखते हुए, टी-2 के लिए लाइसेंस शुल्क लेवी की इकाई में साप्ताहिक आधार पर संशोधन के अधीन इसके द्वारा पहले प्रस्तावित स्तर पर निर्धारित किया जाता है।

(xLvii) पत्तन ने अग्नि शमन वाहन के लिए प्रस्तावित दर का औचित्य देने के लिए विस्तृत लागत परिकलन प्रस्तुत किया है। किसी भी प्रयोक्ता ने प्रस्तावित प्रशुल्क पर कोई आपत्ति नहीं उठाई है। चूंकि, यह एक विविध प्रशुल्क मद है, इसलिए प्रस्तावित दर अनुमोदित की जाती है।

वीपीटी ने फायर फ्लोट प्रभारों में तीव्र वृद्धि का प्रस्ताव किया है और प्रस्तावित दर का औचित्य देने के लिए लागत परिकलन प्रस्तुत किया है। लागत विवरण में परिसंपत्तियों की मूल लागत पर विचार किया जाता है न कि अभिलाम के परिकलन के प्रयोजनार्थ परिसंपत्ति के ह्रास। शुल्क पर पत्तन की समग्र अधिशेष स्थिति के दृष्टिगत, अधिकांश अन्य मदों के लिए उसके प्रस्ताव के अनुसार मौजूदा प्रशुल्क जारी रखने की अनुमति दी जाती है।

- (xLviii) जून, 2003 में इस प्राधिकरण ने छिड़काव प्रणाली के अधीन शामिल चट्टा लगाने के क्षेत्र का उपयोग करने वाले सभी कार्यों पर जल छिड़काव के लिए प्रति टन 0.75 पैसे की दर अनुमोदित की थी। अब यंत्रीकृत छिड़काव प्रणाली की सीमा का कुछ और चट्टा लगाने के क्षेत्रों को शामिल करने के लिए विस्तार किया जा रहा है। इसके दृष्टिगत, इसने ड्राई बल्क के लिए प्रति टन 1.50 रुपए और ब्रेक बल्क के लिए 0.50 रुपए लगाने का प्रस्ताव किया है और इस पर व्यापार जगत द्वारा सहमति दी गई है। प्रस्तावित प्रशुल्क में सफाई प्रभार, चट्टों पर छिड़काव आदि जैसी सेवाओं के लिए प्रशुल्क शामिल हैं। चूंकि, प्रयोक्ताओं को प्रस्तावित दरों पर कोई आपत्ति नहीं है, इसलिए प्रस्तावित प्रशुल्क स्वीकार किया जाता है। संग्रहित प्रदूषण लेवी को एक पृथक लेख में रखा जाना चाहिए और उसका उपयोग प्रदूषण नियंत्रण उपायों के लिए किया जाना चाहिए। लेख को प्रदूषण लेवी की दरों और अगर आवश्यक पाया जाए तो संगत वस्तुओं की घाटशुल्क दरों में उचित समायोजन करने के लिए अगली सामान्य समीक्षा के समय प्रस्तुत किया जाना चाहिए।
- (xLix) लाइसेंस जारी करने के लिए प्रभारों के संबंध में वीपीटी ने अपने संशोधित प्रस्ताव में मौजूदा प्रशुल्क जारी रखने का प्रस्ताव किया है। इसने कोपरिंग लाइसेंस और स्वच्छ जल लाइसेंस जारी करने के लिए प्रभार लागू करने का प्रस्ताव किया है। चूंकि, प्रस्तावित प्रशुल्क पर कोई आपत्ति नहीं हुई है, इसलिए इसे स्वीकार किया जाता है।
- (L) संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देश निर्दिष्ट करते हैं कि पत्तन/निजी प्रचालकों को टर्मिनल में बेहतर कार्यनिष्पादन के लिए प्रोत्साहन और बेंचमार्क स्तर से नीचे कार्यनिष्पादन के लिए हतोत्साहन का प्रस्ताव करना चाहिए। वीपीटी इस मुद्दे का आगे विश्लेषण कर सकता है और उपयुक्त प्रशुल्क व्यवस्था का प्रस्ताव कर सकता है।
- (Li) वीपीटी ने एक सामान्य शर्त का प्रस्ताव किया है कि इसका दरों का मान किसी अन्य प्राधिकृत सेवा प्रदायक द्वारा प्रदान की गई सेवाओं के लिए लागू नहीं होगा। तथापि, पत्तन ने पत्तन की सीमाओं में किए जा रहे कार्यकलापों, जो महापत्तन न्यास अधिनियम की धारा 42 (3) के अधीन आएंगे, के व्यौरों के बारे में हमारे प्रश्नों का बिंदुवार उत्तर नहीं दिया है।
- इस तथ्य पर विचार करते हुए कि कार्गो प्रहस्तन के कई कार्य व्यापक रूप से वीपीटी द्वारा प्रदान नहीं किए जाते, पत्तन को यह देखने के लिए आगे जांच करनी चाहिए कि क्या निजी संगठनों द्वारा जहाजी कुली का कार्य, दुलाई, उपस्कर आपूर्ति आदि जैसे कार्यकलाप धारा 42 के अधीन अभिज्ञात कार्यकलापों के अधीन आएंगे या नहीं। अगर ऐसा पाया जाता है, तो पत्तन को संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खण्ड 7 के अनुसार तत्काल कार्रवाई करनी चाहिए।
- (Lii) कुछ प्रस्तावित प्रावधान, जो अन्य महापत्तनों/निजी टर्मिनलों में साझा निर्धारण और संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुरूप नहीं हैं, को संशोधित किया गया है।
- (Liii) महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 की धारा 111 के अधीन सरकार द्वारा जारी निर्देश के अनुरूप इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित दरें उच्चतम स्तर की होंगी और छूट/कटौती निम्नतम स्तर पर होंगी। वीपीटी को पत्तन के वाणिज्यिक निर्णय के आधार पर, अगर वह चाहता है, निम्न दर परिवर्तित करने की नम्यता प्राप्त होगी।
- (Liv) संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों में तीन वर्षों का प्रशुल्क वैधता चक्र निर्धारित किया गया है। चूंकि, इस विश्लेषण के प्रयोजनार्थ विचार की गई वित्तीय स्थिति दिनांक 31 मार्च, 2009 तक है, इसलिए संशोधित दरों के मान की वैधता भी 31 मार्च, 2009 को समाप्त हो जाएगी।
- 13.1 इसके परिणामस्वरूप और ऊपर दिए गए कारणों तथा समग्र ध्यान दिए जाने के आधार पर यह प्राधिकरण **अनुबंध-II** के रूप में संलग्न वीपीटी के संशोधित दरों के मान का अनुमोदन करता है।
- 13.2 संशोधित दरों का मान भारत के राजपत्र में इस आदेश की अधिसूचना की तारीख से 30 दिनों की समाप्ति के बाद लागू हो जाएगा और यह 31 मार्च, 2009 तक वैध रहेगा।

अनुबंध (क)

**विशाखापट्टणम पत्तन न्यास**  
रेलवे और संपदा कार्यकलाप को छोड़कर समेकित लागत विवरण

		वीपीटी द्वारा यथा प्रस्तुत				(लाख रुपए)			
क्रम सं.		अनुमान 2005-06	अनुमान 2006-07	अनुमान 2007-08	अनुमान 2008-09	संशोधित अनुमान 2005-06	संशोधित अनुमान 2006-07	संशोधित अनुमान 2007-08	संशोधित अनुमान 2008-09
I	यातायात प्रहरस्तन (लाख टन)	555.00	555.00	560.00	561.00	555.00	555.00	560.00	561.00
II	प्रचालन आय								
	(i) कार्गो प्रहरस्तन एवं भंडारण सुविधाएं	27842.49	27627.81	26150.08	26347.98	27842.49	27627.81	26150.08	26347.98
	(ii) पत्तन एवं डॉक सुविधाएं	15381.08	15507.21	15710.54	15795.41	15381.08	15539.60	15710.54	15795.81
	(iii) वीपीटी द्वारा विचारित विनिमय दर में घटबढ़ के कारण अतिरिक्त आय						138.11	139.57	140.34
	कुल प्रचालन आय	43223.56	43135.02	41860.62	42143.39	43223.56	43305.53	42000.19	42284.12
III	प्रचालन व्यय (मूल्यहास को छोड़कर)								
	(i) कार्गो प्रहरस्तन एवं भंडारण सुविधाएं	6132.80	6273.14	7070.42	7305.42	6132.80	6219.96	6861.96	7102.35
	(ii) पत्तन एवं डॉक सुविधाएं	4999.52	5475.49	6291.02	6708.62	4999.52	5428.99	6105.19	6521.78
	कुल प्रचालन व्यय	11132.31	11748.60	13361.44	14014.05	11132.31	11648.95	12967.15	13624.12
IV	मूल्यहास	2372.56	2482.56	2598.40	2720.50	2372.56	2482.56	2598.40	2721.61
V	प्रबंध एवं सामान्य प्रशासन व्यय	4622.93	5082.91	5656.90	5906.21	4622.93	5003.98	5342.96	5592.28
VI	प्रचालन अधिशेष/(घाटा) (I)-(II)-(III)-(IV)-(V)	25095.76	23820.90	20243.87	19502.60	25095.76	24170.04	21091.68	20346.11
VII	वित्त एवं विविध आय (सरकारी प्रतिभूतियों और एफडीआर इत्यादि पर ब्याज छोड़कर)								
	(1) संपत्ति कर	416.41	382.10	369.69	397.22	416.41	382.10	369.69	397.22
	(2) विविध प्राप्तियां	251.42	249.48	241.39	259.36	251.42	249.48	241.39	259.36
	(3) गत वर्ष से संबंधित मदें	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	जोड़: (एफएमआई)	667.83	631.59	611.01	656.58	667.83	631.59	611.08	656.58

क्रम सं.		अनुमान 2005-06	अनुमान 2006-07	अनुमान 2007-08	अनुमान 2008-09	संशोधित अनुमान 2005-08	संशोधित अनुमान 2806-07	संशोधित अनुमान 2887-08	संशोधित अनुमान 2088-09
VIII	वित्त एवं विविध व्यय (सरकारी ऋणों पर ब्याज को छोड़कर)								
	(1) सम्पत्ति कर	1617.18	1629.59	1668.39	1707.19	1617.18	1629.59	1668.39	1707.19
	(2) वीआरएस संबंधी अनुग्रह राशि	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	(3) सेवानिवृत्ति उपदान	193.74	223.41	233.15	252.58	193.74	223.41	233.15	252.58
	(4) उत्पादकता-संबद्ध पुरस्कार	244.88	240.92	240.92	240.92	244.88	240.92	240.92	240.92
	(5) पेंशन संबंधी भुगतान	4147.15	4196.74	4663.05	5051.63	4147.15	4196.74	4663.05	5051.63
	(6) अन्य विविध व्यय	40.29	39.64	86.27	86.27	40.29	39.64	86.27	86.27
	जोड़ (एफएमई)	6243.24	6330.31	6891.78	7338.60	6243.24	6330.31	6891.78	7338.60
IX	एफएमई में से एफएमआई घटाइए	5575.41	5698.70	6280.78	6682.82	5575.41	5698.72	6280.78	6682.82
X	कर-पूर्व अधिशेष/घाटा	19520.35	18122.21	13963.17	12828.61	19520.35	18471.32	14810.98	13664.09
	सरकारी ऋणों पर ब्याज	52.47	35.20	26.18	45.97	0.00	0.00	0.00	0.00
XI	निर्बोजित पूंजी	56514.00	57720.00	59131.00	60740.80	54296.65	55511.08	56874.16	58419.32
XII	निर्बोजित पूंजी पर 15% की दर पर आय	8429.84	8626.64	8846.38	9095.03	8144.58	8326.68	8531.12	8762.90
XIII	निर्बोजित पूंजी पर आय के बाद निवल अधिशेष/घाटा	11090.51	9495.57	5116.79	3725.57	11375.86	18144.66	6279.85	4901.19
XIV	प्रचालन आय के % के रूप में निवल अधिशेष/(घाटा)	25.66%	22.01%	12.22%	8.84%	26.32%	23.43%	14.95%	11.59%
XV	प्रचालन आय के प्रतिशत के रूप में वर्ष 2806-08 से 2888-09 के लिए औसत निवल अधिशेष/घाटा		14.36%				18.66%		

अनुबंध (ख)

**विशाखापट्टणम पत्तन न्यास  
लौह-अयस्क संबंधी समेकित लागत विवरण**

वीपीटी द्वारा यथा प्रस्तुत

(लाख रुपए)

क्रम सं.		अनुमान 2005-06	अनुमान 2006-07	अनुमान 2007-08	अनुमान 2008-09	संशोधित अनुमान 2005-06	संशोधित अनुमान 2006-07	संशोधित अनुमान 2007-08	संशोधित अनुमान 2008-09
I	यातायात प्रहस्तन (लाख टन)	178.00	170.00	185.00	173.00	178.00	170.00	165.00	173.00
II	प्रचालन आय:								
	(क) कार्गो प्रहस्तन एवं भंडारण								
	1. घाटशुल्क प्रभार	4398.57	4199.90	4125.00	4204.90	4398.57	4199.90	4125.00	4204.90
	2. टिप्पलिंग एवं स्टैकिंग प्रभार	3327.50	3176.25	1948.93	2031.43	3327.50	3176.25	1948.93	2031.43
	3. प्रहस्तन प्रभार	5566.25	5274.25	5201.25	5456.75	5566.25	5274.25	5201.25	5456.75
	4. लाइटर्स के लिए किराया प्रभार	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	उप-जोड़ (क)	13292.32	12650.40	11275.17	11693.07	13292.32	12650.40	11275.17	11893.07
	(ख) पत्तन एवं डॉक सुविधाएं								
	1. डॉक देयताएं	969.50	953.23	985.43	1052.20	969.50	953.23	985.43	1052.20
	1क. आईएच में लौह-अयस्क पोतों पर डॉक देयताएं	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	2. पत्तन देयताएं	511.62	497.24	386.96	505.31	511.62	497.24	386.96	505.31
	2क. आईएच में लौह-अयस्क पोतों पर पत्तन देयताएं	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	3. पायलिटेंज प्रभार	2245.73	2183.36	2047.97	2235.10	2245.73	2183.36	2047.97	2235.10
	3क. आईएच में लौह-अयस्क पोतों पर पायलिटेंज प्रभार	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	4. विशेष क्वे देयताएं	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	5. नौवहन लाइन्स को जल आपूर्ति	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	विनिमय दर घटबढ़ के कारण अतिरिक्त आय						33.54	31.31	34.72
	उप-जोड़ (ख)	3726.85	3633.83	3420.35	3792.61	3726.85	3699.76	3451.66	3827.33
	कुल प्रचालन आय	17019.17	18284.23	14695.52	15485.68	17019.17	16350.16	14726.83	15520.40
III	प्रचालन व्यय (मूल्यहास को छोड़कर)								
	(क) कार्गो प्रहस्तन एवं भंडारण प्रभार								
	1. शेडों और घाटों पर सामान्य कार्गो का प्रहस्तन एवं भंडारण	131.80	135.26	164.83	172.91	131.80	135.26	164.83	172.91
	2. भांडागारण	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	3. लाइटर्स और बाजों का प्रचालन एवं अनुक्षण	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	4. ओएचपी संयंत्र का प्रचालन एवं अनुक्षण	3598.79	3529.33	3910.69	4089.45	3598.79	3529.33	3910.69	4089.45
	5. डॉक में सामान्य सुविधाओं पर व्यय	50.17	50.86	57.77	60.53	50.17	50.86	57.77	60.53
	6. क्वार्टरों पर व्यय	152.47	160.10	168.24	141.14	152.47	160.10	168.24	141.14
	घटाइए: मजूरी संशोधन के संबंध में किया गया संतुलन						-32.91	-127.06	-124.33
	उप-जोड़ (क)	3933.23	3875.55	4301.53	4464.02	3933.23	3842.63	4174.47	4339.89
	(ख) पत्तन एवं डॉक सुविधाएं								
	1. टार्विंग, बर्थिंग एवं मूरिंग	209.33	224.77	258.61	278.40	209.33	224.77	258.61	278.40
	2. पायलिटेंज	300.86	310.86	317.94	343.95	300.86	310.86	317.94	343.95
	3. ड्राई डॉकिंग प्रभार	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	4. नौवहन लाइन्स को जल-आपूर्ति	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	5. अग्नि-शमन	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	6. निष्कर्षण एवं समुद्री सर्वेक्षण	384.62	429.39	490.00	537.28	384.62	42.39	490.00	537.28
	7. नौवहन सहायक उपकरणों का प्रचालन एवं अराक्षण	9.78	9.76	11.57	12.13	9.78	9.76	11.57	12.13
	8. बचाव एवं समुद्र के भीतर मरम्मत	0.77	0.76	0.88	0.92	0.77	0.76	0.68	0.92

क्रम सं.		अनुमान 2005-06	अनुमान 2006-07	अनुमान 2007-08	अनुमान 2008-09	संशोधित अनुमान 2005-06	संशोधित अनुमान 2006-07	संशोधित अनुमान 2007-08	संशोधित अनुमान 2008-09
	9. प्रशासन एवं सामान्य व्यय	31.75	31.34	36.51	38.31	31.75	31.34	36.51	38.31
	10. डॉक, बंदरगाह दीवार, समुद्री बाँचों का अनुरक्षण	75.32	70.87	72.28	75.36	75.32	70.87	72.28	75.36
	11. क्वार्टरों पर व्यय	26.68	28.02	29.44	24.70	26.68	28.02	29.44	24.70
	घटाइए: मजूरी संशोधन के संबंध में किया गया संतुलन						-9.39	-35.98	-36.51
	उप-जोड़ (ख)	1039.12	1105.78	1217.22	1311.04	1039.12	1096.39	1181.27	1274.52
	कुल प्रचालन व्यय	4972.35	4981.32	5518.78	5775.06	4972.35	4939.02	5355.74	5814.22
IV	मूल्यहास	834.36	655.82	877.87	700.63	634.38	655.62	677.67	700.63
V	प्रबंध एवं सामान्य प्रशासन व्यय								
	1. भंडार रखना	81.06	89.88	106.31	111.48	81.06	89.88	106.31	111.48
	2. श्रमिक कल्याण एवं चिकित्सा व्यय	519.98	468.11	535.59	560.86	519.98	468.11	535.59	560.86
	3. इंजीनियरी एवं कर्मशाता उपरिव्यय	607.26	676.72	972.41	1014.99	607.28	876.72	972.41	1014.99
	4. अवशिष्ट प्रशासन एवं सामान्य उपरिव्यय	906.92	876.31	921.85	960.89	906.92	876.31	921.85	960.89
	5. नए लघु कार्य	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	6. मूल्यहास	90.73	94.45	98.32	102.36	90.73	94.45	98.32	102.36
							-37.66	-146.20	-146.20
	कुल प्रबंध एवं सामान्य प्रशासन व्यय	2205.97	2425.47	2634.48	2750.57	2205.97	2387.61	2488.28	2604.37
	घटाइए: मजूरी संशोधन एवं बीमा प्रीमियम के संबंध में किया गया संतुलन								
VI	प्रचालन अधिशेष/(घाटा) (II)-(III)-(IV)-(V)	9206.47	6221.82	5864.62	6259.42	9206.47	6367.71	6205.15	6601.16
VII	वित्त एवं विविध आय (सरकारी प्रतिभूतियों, एफडीआर इत्यादि पर ब्याज को छोड़कर)								
	1. विविध आय	173.98	152.88	137.04	157.87	173.98	152.88	137.04	157.87
	2. विविध प्राप्तियां	105.05	99.82	89.48	106.21	105.05	99.82	89.48	106.21
	3. गत वर्ष से संबंधित मदें	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	जोड़ (एफएमआई)	279.03	252.70	226.52	264.08	279.03	252.70	226.52	264.08
VIII	वित्त एवं विविध व्यय (सरकारी ऋणों पर ब्याज को छोड़कर)								
	1. संपत्ति कर	757.58	787.10	605.84	824.58	757.58	787.10	805.84	824.58
	2. वीआरएस संबंधी अनुग्रह राशि	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	3. सेवानिवृत्ति उपदान	90.18	107.18	111.85	121.17	90.18	107.16	111.85	121.17
	4. उत्पादकता-संबद्ध पुरस्कार	113.98	115.58	115.58	115.58	113.98	115.58	115.58	115.58
	5. पेंशन संबंधी भुगतान	1930.35	2013.34	2237.04	2423.46	1930.35	2013.34	2237.04	2423.46
	6. अन्य विविध व्यय	18.75	19.01	41.39	41.39	18.75	19.01	41.39	41.39
	जोड़ (एफएमआई)	2910.85	3042.21	3311.70	3526.16	2910.85	3042.21	3311.70	3526.16
IX	एफएमआई में से एफएमआई घटाइए	2631.82	2769.52	3065.16	3262.10	2631.82	2769.52	3065.16	3262.10
X	ब्याज-पूर्व अधिशेष/घाटा	6574.85	5432.30	2779.44	2997.31	6574.65	5576.20	3119.97	3339.08
	सरकारी ऋणों पर ब्याज	22.14	15.14	11.24	4.14				
XI	नियोजित पूंजी	14490.00	14799.00	15161.00	15574.00	13728.87	14035.79	14380.52	14771.32
XII	व्यवसाय संपत्तियों में नियोजित पूंजी पर 15% की दर पर आय	2151.38	2204.71	2262.91	2331.98	2059.33	2105.37	2157.08	2215.70
XIII	नियोजित पूंजी पर आय के बाद निवल अधिशेष/घाटा	4423.29	3227.59	516.53	665.35	4515.32	3472.83	962.69	1123.38
XIV	प्रचालन आय के % के रूप में निवल अधिशेष/(घाटा)	25.99%	19.82%	3.51%	4.30%	28.53%	21.24%	6.54%	7.24%
XV	प्रचालन आय के प्रतिशत के रूप में वर्ष 2006-08 से 2008-09 के लिए औसत निवल अधिशेष/घाटा			9.21%			11.67%		



अनुबन्ध-1 (ग)

विशाखापट्टणम पत्तन न्यास  
पीओएल कार्यकलाप संबंधी लागत विवरण

क्रम सं.		बीपीटी द्वारा यथा प्रस्तुत				(लाख रुपए)			
		अनुमान 2005-06	अनुमान 2006-07	अनुमान 2007-08	अनुमान 2008-09	अनुमान 2005-06	संशोधित अनुमान 2006-07	संशोधित अनुमान 2007-08	संशोधित अनुमान 2008-09
I	यातायात प्रहस्तन (साख टन)	140.00	130.00	136.00	136.00	140.00	130.00	136.00	136.00
II	प्रचालन आय:								
	(क) कार्गो प्रहस्तन एवं पीओएल भंडारण	8215.17	8517.08	9365.75	9360.75	8215.17	8517.80	9365.75	9365.75
	(ख) पत्तन एवं डॉक सुविधाएं टांकिंग एवं मूरिंग	125.84	137.32	126.57	126.57	125.84	137.32	126.57	126.57
	1. डॉक देयताएं	251.02	257.71	280.94	280.94	251.02	257.71	280.94	280.94
	1क. पीओएल पोर्तों पर डॉक देयताएं	42.97	42.97	0.00	0.00	42.97	42.57	0.00	0.00
	2. पत्तन देयताएं	852.00	785.32	831.45	831.45	852.00	785.32	831.45	831.45
	2क. पीओएल पोर्तों पर पत्तन देयताएं	100.48	180.48	0.00	0.00	100.48	180.48	0.00	0.00
	3. पायलिटेंज प्रभार	1885.77	1500.38	1551.79	1551.79	1885.77	1500.38	1551.79	1551.79
	3क. पीओएल पोर्तों पर पायलिटेंज प्रभार	290.95	290.95	0.00	0.00	290.95	290.95	0.00	0.00
	4. नौवहन लाइन्स को जल आपूर्ति	32.98	37.95	23.58	23.58	32.98	37.95	23.58	23.58
	5. विविध प्रभार (समेकित प्रभार)	170.08	80.45	95.45	95.45	170.08	80.45	95.45	95.45
	6. विभिन्न वर घटवृद्ध के कारण अतिरिक्त आय						29.43	25.51	25.50
	जोड़ (ख)	2862.88	3303.54	2910.90	2910.90	2862.85	3332.97	2936.55	2936.49
	कुल प्रचालन आय	11078.06	11820.60	12276.65	12271.65	11078.06	11850.77	12302.30	12302.24
III	प्रचालन व्यय (नौवहन को छोड़कर)								
	(क) कार्गो प्रहस्तन एवं भंडारण प्रभार								
	1. शेडों और छाटों पर सामान्य कार्गो का प्रहस्तन एवं भंडारण	25.53	26.19	34.04	35.70	25.53	26.19	34.04	35.70
	2. पैट्रोलियम, तेल एवं लुब्रीकेंट्स का प्रहस्तन	9.47	10.00	10.85	11.40	9.47	10.00	10.85	11.40
	3. लाइटरों और बाजों का प्रचालन एवं अनुक्षण	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	4. ओएचपी संयंत्र का प्रचालन एवं अनुक्षण	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	5. डॉक में सामान्य सुविधाओं पर व्यय	28.47	28.57	33.43	35.08	28.47	28.57	33.43	35.08
	6. क्वार्टरों पर व्यय	14.98	15.59	15.38	13.74	14.85	15.59	15.38	13.74
	घटाव: नजुसी संशोधन के संबंध में किया गया संतुलन						-0.70	-2.80	-2.67
	उप-जोड़ (क)	78.31	82.55	84.70	85.92	78.31	81.58	81.81	83.24
	(ख) पत्तन एवं डॉक सुविधाएं								
	1. टांकिंग, बर्दिग एवं मूरिंग	211.37	211.85	241.85	259.95	211.37	211.85	241.85	259.95
	2. पायलिटेंज	291.50	301.22	284.53	307.80	291.50	301.22	284.53	307.80
	3. ड्रॉ-ऑफिंग प्रभार	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	4. नौवहन लाइन्स को जल-आपूर्ति	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	5. अग्नि-शमन	155.78	172.22	205.21	219.80	155.78	172.22	205.21	219.80
	6. निष्कर्षण एवं समुद्री सर्वेक्षण	372.65	385.27	435.50	480.82	372.65	385.27	435.91	480.82
	7. नौवहन सहायक उपकरणों का प्रचालन एवं अनुक्षण	9.48	8.83	10.35	10.55	9.48	9.53	10.35	10.55
	8. बचाव एवं समुद्र के भीतर मरम्मत	0.75	0.69	-0.78	0.82	0.75	0.65	0.70	0.82
	9. डॉक, बंदरगाह दीवार, समुद्री ठांकों का अनुक्षण	72.98	64.09	64.68	67.44	72.98	64.09	64.68	67.44

क्रम सं.		अनुमान 2005-06	अनुमान 2006-07	अनुमान 2007-08	अनुमान 2008-09	अनुमान 2005-06	संशोधित अनुमान 2006-07	संशोधित अनुमान 2007-08	संशोधित अनुमान 2008-09
	18. प्रशासन एवं सामान्य व्यय	30.76	28.34	32.67	34.28	30.76	28.34	32.67	34.28
	11. क्वार्टरों पर व्यय	67.00	70.36	73.94	62.03	67.00	70.36	73.94	62.03
	घटाइए: मजूरी संशोधन के संबंध में किया गया संतुलन						-10.58	-40.04	-40.18
	उप-जोड़ (ख)	1212.27	1245.88	1355.36	1442.51	1212.27	1235.30	1315.33	1402.33
	कुल प्रचालन व्यय	1290.59	1328.22	1450.07	1538.42	1290.59	1316.94	1407.24	1495.58
IV	मूल्यहास	302.25	319.78	338.38	358.11	302.25	319.78	338.38	358.11
V	प्रबंध एवं सामान्य प्रशासन व्यय								
	1. भंडार रखना	19.63	21.77	25.76	27.01	19.63	21.77	25.76	27.01
	2. भूमिक कल्याण एवं चिकित्सा व्यय	125.94	118.22	129.75	135.88	125.94	118.22	129.75	135.88
	3. इंजीनियरी एवं कर्मशाता उपस्थित	147.08	112.33	235.58	245.90	147.08	212.33	235.58	245.90
	4. अवशिष्ट प्रशासन एवं सामान्य उपस्थित	219.65	212.24	223.33	232.79	219.65	212.24	223.33	232.79
	5. संप लघु कार्य	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	6. मूल्यहास	21.97	22.88	23.81	24.79	21.97	22.88	23.81	24.79
	घटाइए: मजूरी संशोधन एवं बीमा प्रीमियम के संबंध में किया गया संतुलन						-9.12	-35.42	-35.42
	कुल प्रबंध एवं सामान्य प्रशासन व्यय	534.27	587.42	638.23	666.36	534.27	578.30	602.81	630.94
VI	प्रचालन अधिशेष/(घाटा) (II)-(III)-(IV)-(V)	9740.95	9585.17	9849.96	9713.75	9740.95	9635.08	9953.82	9817.61
VII	वित्त एवं विविध आय (सरकारी प्रतिभूतियाँ, एफडीआर इत्यादि पर ब्याज को छोड़कर)								
	1. विविध आय	112.05	103.04	109.20	104.59	112.05	103.04	109.20	104.59
	2. विविध प्राप्ति	67.66	67.28	71.30	64.20	67.66	67.28	71.30	64.28
	3. गत वर्ष से संबंधित मदें	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	जोड़ (एफएमआई)	179.71	170.33	180.50	168.79	179.71	170.32	180.50	168.79
VIII	वित्त एवं विविध व्यय (सरकारी ऋणों पर ब्याज को छोड़कर)								
	1. संपत्ति कर	194.02	194.78	199.42	204.05	194.02	194.78	199.42	204.05
	2. बीआरएस संबंधी अनुग्रह राशि	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	3. सेवानिवृत्ति उपदान	23.10	26.52	27.68	29.99	23.10	26.52	27.68	29.99
	4. उत्पादकता-संबंध पुरस्कार	29.19	28.60	28.60	28.60	29.19	28.60	28.60	28.60
	5. पेंशन संबंधी भुगतान	494.37	498.23	553.58	599.72	494.37	498.23	553.58	599.72
	6. अन्य विविध व्यय	4.80	4.71	10.24	10.24	4.80	4.71	10.24	10.24
	जोड़ (एफएमआई)	745.48	752.83	819.52	872.60	745.48	752.83	819.52	872.60
IX	एफएमआई में से एफएमआई घटाइए	565.77	582.50	639.82	783.81	565.77	582.51	639.82	703.81
X	ब्याजपूर्व अधिशेष/घाटा	9175.18	9002.65	9218.94	9009.94	9175.18	9052.49	9314.80	9113.80
	सरकारी ऋणों पर ब्याज	5.67	3.75	2.78	5.11				
XI	नियोजित पूंजी	10865.88	11097.00	11368.00	11677.00	10865.88	10433.11	10689.29	10979.47
XII	व्यवसाय संपत्तियों में नियोजित पूंजी पर 15% की दर पर आय	1624.88	1660.80	1702.42	1746.44	1530.75	1564.97	1603.39	1646.92
XIII	नियोजित पूंजी पर आय के बाद निवल अधिशेष/घाटा	7551.18	7341.85	7508.52	7263.50	7644.43	7487.52	7711.48	7466.88
XIV	प्रचालन आय के % के रूप में निवल अधिशेष/(घाटा)	63.63%	62.11%	61.16%	59.17%	64.41%	63.19%	62.68%	60.79%
XV	प्रचालन आय के प्रतिशत के रूप में वर्ष 2008-08 से 2008-09 के लिए औसत निवल अधिशेष/घाटा			60.81%			62.19%		

अनुबंध (घ)

विशाखापट्टणम पत्तन न्यास  
कार्गो प्रहस्तन सुविधा संबंधी लागत विवरण  
(लौह-अयस्क, पीओएल एवं मछलीमार बंदरगाह को छोड़कर)

वीपीटी द्वारा यथा प्रस्तुत

(लाख रुपए)

क्रम सं.		अनुमान 2005-06	अनुमान 2006-07	अनुमान 2007-08	अनुमान 2008-09	अनुमान 2005-06	संशोधित अनुमान 2006-07	संशोधित अनुमान 2007-08	संशोधित अनुमान 2008-09
I	यातायात प्रहस्तन (लाख टन)	237.00	255.00	259.00	252.00	237.00	255.00	259.00	252.00
	यातायात प्रहस्तन (लाख टन, वीएसपीएल और बीसीटीपीएल द्वारा प्रहस्तन किए जाने वाले कार्गो को छोड़कर)	214.00	226.50	178.64	168.64	214.00	226.50	178.64	168.64
II	प्रचालन आय								
	1. सामान्य कार्गो का प्रहस्तन एवं भंडारण	5797.96	5897.10	4955.92	4735.92	5797.96	5897.10	4955.92	4735.92
	2. भांडागारों में माल का भंडारण	290.00	290.00	247.70	247.70	290.00	290.00	247.70	247.70
	3. क्रेन शुल्क	130.00	140.00	154.44	154.44	130.00	140.00	154.44	154.44
	4. उतराई शुल्क	3.60	4.15	3.72	3.72	3.60	4.15	3.72	3.72
	5. सामान्य कार्गो पर विलम्ब शुल्क	110.00	126.50	127.90	127.90	110.00	126.50	127.90	127.90
	6. विविध प्रभार	2.25	2.60	2.80	2.80	2.25	2.60	2.80	2.80
	कुल प्रचालन आय	6333.81	6460.35	5492.48	5272.48	6333.81	6460.35	5492.48	5272.48
III	प्रचालन व्यय (मूल्यहास को छोड़कर)								
	1. घाट क्रेनों का प्रचालन एवं अनुस्क्षण	903.45	963.21	1065.78	1114.49	903.45	963.21	1065.78	1114.49
	2. शेडों और घाटों पर सामान्य कार्गो का प्रहस्तन एवं भंडारण	600.60	677.22	827.39	868.35	600.60	677.22	827.39	868.35
	3. भांडागारण	5.29	5.95	7.40	7.84	5.29	5.95	7.40	7.84
	4. लाइटर्स और बाजों का प्रचालन एवं अनुस्क्षण	31.84	35.49	43.80	45.95	31.84	35.49	43.80	45.95
	5. डॉक में सामान्य सुविधाओं पर व्यय	184.58	208.41	255.90	268.52	184.58	208.41	255.90	268.52
	6. प्रशासन एवं सामान्य व्यय	139.15	155.17	188.45	198.08	139.15	155.17	188.45	198.08
	7. क्वार्टरों पर व्यय	245.75	259.11	272.28	228.42	246.75	259.11	272.28	228.42
	घटाइए: मजूरी संशोधन के संबंध में किया गया संतुलन						-19.57	-78.60	-76.08
	कुल प्रचालन व्यय	2111.67	2304.57	2661.00	2731.66	2111.67	2285.00	2582.40	2655.58
IV	मूल्यहास	539.72	554.30	569.27	584.64	539.72	554.30	569.27	584.64
V	प्रबंध एवं सामान्य प्रशासन व्यय								
	1. भंडार रखना	29.31	32.50	40.14	42.09		32.50	40.14	42.09
	2. श्रमिक कल्याण एवं चिकित्सा व्यय	188.03	176.51	202.21	211.75	188.03	176.51	202.21	211.75
	3. इंजीनियरी एवं कर्मशाता उपरिव्यय	219.60	317.03	367.13	383.21	219.60	317.03	367.13	383.21

क्रम सं.		अनुमान 2005-06	अनुमान 2006-07	अनुमान 2007-08	अनुमान 2008-09	अनुमान 2005-06	संशोधित अनुमान 2806-07	संशोधित अनुमान 2887-08	संशोधित अनुमान 2888-09
	4. अवशिष्ट प्रशासन एवं सामान्य उपरिचय	327.95	316.88	348.04	362.78	327.95	316.88	348.04	362.78
	5. नए लघु कार्य	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	6. मृत्युहास	32.81	34.15	35.55	37.01	32.81	34.15	35.55	37.01
	घटाइए: मजूरी संशोधन एवं बीमा प्रीमियम के संबंध में किया गया संतुलन						-13.62	-55.11	-55.11
	कुल प्रबंध एवं सामान्य प्रशासन व्यय	797.78	877.08	993.87	1036.84	797.70	863.46	937.96	981.73
VI	प्रचालन अधिशेष/(घाटा) (II)-(III)-(IV)-(V)	2884.78	2724.41	1269.14	919.34	2884.70	2757.60	1402.85	1850.53
VII	वित्त एवं विविध आय (सरकारी प्रतिभूतियों, एफडीआर इत्यादि पर ब्याज को छोड़कर)								
	1. विविध आय	57.60	54.24	47.51	56.02	57.60	54.24	47.51	56.02
	2. विविध प्राप्तियां	34.78	35.41	31.02	37.53	34.78	35.41	31.02	37.53
	3. गत वर्ष से संबंधित मदें	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	जोड़ (एफएमआई)	92.38	89.65	78.53	93.55	92.38	89.65	78.53	93.55
VIII	वित्त एवं विविध व्यय (सरकारी ऋणों पर ब्याज को छोड़कर)								
	1. संपत्ति कर	284.75	289.82	296.72	303.62	284.75	289.82	296.72	303.62
	2. वीआरएस संबंधी अनुग्रह राशि	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	3. सेवानिवृत्ति उपदान	33.90	39.46	41.19	44.62	33.90	39.46	41.19	44.62
	4. उत्पादिकता-संबद्ध पुरस्कार	42.84	42.56	42.56	42.56	42.84	42.56	42.56	42.56
	5. पेंशन संबंधी भुगतान	725.55	741.33	823.70	892.34	725.55	741.33	823.70	892.34
	6. अन्य विविध व्यय	7.05	7.00	15.24	15.24	7.05	7.00	15.24	15.24
	जोड़ (एफएमई)	1894.89	1120.18	1219.40	1298.38	1894.09	1128.18	1219.48	1298.38
IX	एफएमई में से एफएमआई घटाइए	1001.71	1030.53	1140.87	1204.83	1001.71	1030.53	1140.87	1204.83
X	ब्याज पूर्व अधिशेष/घाटा	1882.99	1693.88	128.26	-285.49	1882.99	1727.07	261.98	-154.30
	सरकारी ऋणों पर ब्याज	8.32	5.58	4.14	3.82				
XI	नियोजित पूंजी	14534.00	14844.00	15207.00	15621.00	14109.00	14425.09	14779.45	15181.16
XII	व्यवसाय संपत्तियों में नियोजित पूंजी पर 15% की दर पर आय	2171.78	2221.02	2276.91	2339.33	2116.35	2163.76	2216.92	2277.17
XIII	नियोजित पूंजी पर आय के बाद निवल अधिशेष/घाटा	-288.79	-527.14	-2148.65	-2624.82	-233.36	-436.69	-1954.94	-2432.18
XIV	प्रचालन आय के % के रूप में निवल अधिशेष/(घाटा)	-4.56%	-8.16%	-39.12%	-49.78%	-3.68%	-6.76%	-35.59%	-46.13%
XV	प्रचालन आय के प्रतिशत के रूप में वर्ष 2006-08 से 2088-09 के लिए औसत निवल अधिशेष/घाटा			-32.35%				-29.49%	

अनुबंध (ड)

**विशाखापट्टणम पत्तन न्यास**  
**पत्तन एवं डॉक सुविधा संबंधी लागत विवरण**  
**(लौह-अयस्क, पीओएल एवं मछलीमार बंदरगाह को छोड़कर)**

वीपीटी द्वारा यथा प्रस्तुत

(लाख रुपए)

क्रम सं.		अनुमान 2005-06	अनुमान 2006-07	अनुमान 2007-08	अनुमान 2008-09	अनुमान 2005-06	संशोधित अनुमान 2006-07	संशोधित अनुमान 2007-08	संशोधित अनुमान 2008-09
I	यातायात प्रहस्तन (लाख टन)	237.00	255.00	259.00	252.00	237.00	255.00	259.00	252.00
II	प्रचालन आय:								
	1. टार्विंग एवं मूरिंग शुल्क	283.20	329.26	340.01	340.01	283.20	329.26	340.01	340.01
	2. डॉक देयताएं	1371.53	1449.40	1685.68	1658.97	1371.53	1449.40	1685.68	1658.97
	3. पत्तन देयताएं	2032.78	2178.56	2414.53	2316.14	2032.78	2178.56	2414.53	2316.14
	4. पायलटिज	3940.22	4203.93	4622.09	4459.79	3940.22	4203.93	4622.09	4459.79
	5. ड्राई-डॉकिंग प्रभार	5.00	7.00	6.77	6.77	5.00	7.00	6.77	6.77
	6. नौवहन लाइन्स को जल-आपूर्ति	83.49	95.70	110.04	110.04	83.49	95.70	110.04	110.04
	7. बचाव एवं गोताखोर शुल्क	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	8. विविध प्रभार	12.80	13.35	31.15	31.15	12.80	13.35	31.15	31.15
	9. विनिमय दर घटबढ़ के कारण अतिरिक्त आय						75.14	82.65	80.02
	कुल प्रचालन आय	7729.01	8277.20	9210.27	8922.87	7729.01	8352.34	9292.92	9002.89
III	प्रचालन व्यय (मूल्यहास को छोड़कर)								
	1. टार्विंग, बर्रिंग एवं मूरिंग	509.26	670.71	805.20	867.22	509.26	670.71	805.20	867.22
	2. पायलटिज	748.70	773.70	1008.18	1090.55	748.70	773.70	1008.18	1090.55
	3. ड्राई डॉकिंग प्रभार	144.80	159.76	192.80	225.33	144.80	159.76	192.80	225.33
	4. नौवहन लाइन्स को जल-आपूर्ति	96.60	106.81	128.80	135.45	96.60	106.81	128.80	135.45
	5. अग्नि-शमन	41.92	46.25	55.63	58.41	41.92	46.25	55.63	58.41
	6. निष्कर्षण एवं समुद्री सर्वेक्षण	678.30	776.91	884.37	969.69	678.30	776.91	884.37	969.69
	7. नौवहन सहायक उपकरणों का प्रचालन एवं अराक्षण	24.29	29.60	36.59	38.37	24.29	29.60	36.59	38.37
	8. बचाव एवं समुद्र के भीतर मरम्मत	1.92	2.31	2.77	2.78	1.92	2.31	2.77	2.76
	9. डॉक, बंदरगाह दीवार का अनुसंधान	207.20	235.93	250.56	238.35	207.20	235.93	250.56	238.35
	10. प्रशासन एवं सामान्य व्यय	76.81	95.00	115.47	121.17	76.81	95.00	115.47	121.17
	11. क्वार्टरों पर व्यय	179.95	188.96	198.57	166.58	179.95	188.96	198.57	166.58
	12. नए लघु कार्य	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	घटाइए: मजदूरी संशोधन के संबंध में किया गया संतुलन						-26.21	-108.67	-109.01
	कुल प्रचालन व्यय	2711.74	3085.94	3678.94	3913.90	2711.74	3059.73	3570.28	3804.90
IV	मूल्यहास	832.96	885.78	941.94	1001.66	832.96	885.78	941.94	1001.66
V	प्रबंध एवं सामान्य प्रशासन व्यय								
	1. भंडार रखना	39.25	43.52	55.49	58.19	39.25	43.52	55.49	58.19
	2. श्रमिक कल्याण एवं शिक्षित व्यय	251.78	236.35	279.56	292.75	251.78	236.35	279.56	292.75

क्रम सं.		अनुमान 2005-06	अनुमान 2006-07	अनुमान 2007-08	अनुमान 2008-09	अनुमान 2005-06	संशोधित अनुमान 2006-07	संशोधित अनुमान 2007-08	संशोधित अनुमान 2008-09
	3. इंजीनियरी एवं कर्मशाता उपरिव्यय	294.06	424.52	507.57	529.80	294.06	424.52	507.57	529.80
	4. अवशिष्ट, प्रशासन एवं सामान्य उपरिव्यय	439.15	424.32	481.18	501.56	439.15	424.32	481.18	501.56
	5. नए लघु कार्य	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	6. मूल्यहास	43.93	45.73	47.61	49.56	43.93	45.73	47.61	49.56
	घटाइए: मजूरी संशोधन के संबंध में किया गया संतुलन						-18.24	-76.12	-76.12
	कुल प्रबंध एवं सामान्य प्रशासन व्यय	1088.17	1174.45	1371.41	1431.86	1068.17	1158.21	1295.30	1355.75
VI	प्रचालन अधिशेष/(घाटा) (II)-(III)-(IV)-(V)	3116.14	3131.03	3217.97	2575.45	3116.14	3250.62	3485.41	2840.59
VII	वित्त एवं विविध आय (सरकारी प्रतिपूर्तियों, एफडीआर इत्यादि पर ब्याज को छोड़कर)								
	1. विविध आय	70.29	69.49	74.43	76.44	70.29	69.49	74.43	76.44
	2. विविध प्राप्तियां	42.44	45.37	48.60	49.91	42.44	45.37	48.60	49.91
	3. गत वर्ष से संबंधित मदें	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	जोड़ (एफएमआई)	112.73	114.86	123.03	126.35	112.73	114.86	123.03	126.35
VIII	वित्त एवं विविध व्यय (सरकारी ऋणों पर ब्याज को छोड़कर)								
	1. संपत्ति कर	380.83	357.89	366.41	374.93	380.83	357.89	366.41	374.93
	2. वीआरएस संबंधी अनुग्रह राशि	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	3. सेवानिवृत्ति उपदान	45.33	48.73	50.86	55.10	45.33	48.73	50.86	55.10
	4. उत्पादकता-संबद्ध पुरस्कार	57.30	52.55	52.55	52.55	57.30	52.55	52.55	52.55
	5. पेंशन संबंधी भुगतान	970.36	915.45	1017.17	1101.93	970.36	915.45	1017.17	1101.93
	6. अन्य विविध व्यय	9.43	8.65	18.82	18.82	9.43	8.65	18.82	18.82
	जोड़ (एफएमआई)	1463.25	1383.20	1505.81	1603.33	1463.25	1383.28	1505.81	1603.33
IX	एफएमआई में से एफएमआई घटाइए	1350.52	1268.42	1382.78	1476.98	1350.52	1268.42	1382.78	1476.98
X	ब्याज-पूर्व अधिशेष/घाटा	1765.62	1862.62	1835.19	1098.47	1765.62	1982.20	2102.63	1363.61
	सरकारी ऋणों पर ब्याज	11.13	6.89	5.11	2.90				
XI	नियोजित पूंजी	15176.00	15500.00	15879.00	16311.00	14844.95	15176.74	15549.14	15971.54
XII	व्यवसाय संपत्तियों में नियोजित पूंजी पर 15% की दर पर आय	2265.27	2318.11	2376.74	2443.75	2226.74	2276.51	2332.37	2395.73
XIII	नियोजित पूंजी पर आय के बाद निवल अधिशेष/घाटा	-499.65	-455.50	-541.55	-1345.28	-461.12	-294.31	-229.74	-1032.12
XIV	प्रचालन आय के % के रूप में निवल अधिशेष/(घाटा)	-6.46%	-5.50%	-5.88%	-15.08%	-5.97%	-3.52%	-2.47%	-11.46%
XV	प्रचालन आय के प्रतिशत के रूप में वर्ष 2006-06 से 2006-09 के लिए औसत निवल अधिशेष/घाटा			-0.82%				-5.82%	

अनुबंध (ब)

**विशाखापट्टणम पत्तन न्यास**  
**मछलीमार बंदरगाह संबंधी लागत विवरण**

		वीपीटी द्वारा यथा प्रस्तुत				(लाख रुपए)			
क्रम सं.		अनुमान 2005-06	अनुमान 2006-07	अनुमान 2007-08	अनुमान 2008-09	संशोधित अनुमान 2005-06	संशोधित अनुमान 2006-07	संशोधित अनुमान 2007-08	संशोधित अनुमान 2008-09
I	प्रचालन आय:								
	(क) कार्गो प्रहस्तन एवं भंडारण (मछली पकड़ने की नौकाओं, ट्रालरों और लोफ्ट क्यूबिकल्स पर घाटशुल्क)	1.20	0.00	16.68	16.68	1.20	0.00	16.68	16.68
	(ख) पत्तन एवं डॉक प्रभार:								
	1. डॉक देयताएं	78.07	89.79	0.00	0.00	78.07	89.79	0.00	0.00
	2. पत्तन देयताएं	0.20	0.25	0.00	0.00	0.20	0.25	0.00	0.00
	3. पायलिटैज शुल्क	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	4. ड्राई-डॉकिंग प्रभार	94.00	95.00	74.03	74.03	94.00	95.00	74.03	74.03
	5. जल प्रभार	0.03	0.05	0.00	0.00	0.03	0.05	0.00	0.00
	6. विविध प्रभार	100.02	107.55	95.00	95.00	100.02	107.55	95.00	95.00
	जोड़ (ख)	272.32	292.64	169.03	169.03	272.32	292.64	169.03	169.83
	कुल प्रचालन आय	273.52	292.64	185.71	185.71	273.52	292.64	185.71	185.71
II	प्रचालन व्यय (मूल्यहास को छोड़कर)								
	(क) कार्गो प्रहस्तन एवं भंडारण सुविधाएं:	9.58	10.68	13.18	13.83	9.58	10.68	13.18	13.83
	(ख) पत्तन एवं डॉक सुविधाएं:								
	1. पायलिटैज	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	2. ड्राई-डॉकिंग एवं स्पिलवे व्यय	20.22	21.04	21.92	22.84	20.22	21.04	21.92	22.84
	3. जल-आपूर्ति	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	4. निष्कर्षण एवं समुद्री सर्वेक्षण	0.00	0.00	0.00	8.88	0.00	0.00	0.00	0.00
	5. डॉक, खाड़ी की दीवारों और समुद्री ढांचों का अनुक्षण	16.17	16.86	17.58	18.33	16.17	16.86	17.58	18.33
	6. नौयहन संबंधी सहायक उपकरण एवं सिग्नल केन्द्र	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	घटाइए: मजुरी संशोधन के संबंध में किया गया संतुलन						-0.32	-1.17	-1.15
	उप-जोड़ (ख)	36.39	37.90	39.50	41.17	36.39	37.58	38.33	40.82
	कुल प्रचालन व्यय	45.97	48.58	52.68	55.88	45.97	48.26	51.51	53.85
III	मूल्यहास	63.24	67.87	71.14	75.46	63.24	67.07	71.14	75.46
IV	प्रबंध एवं सामान्य प्रशासन व्यय								
	1. भंडार रखना	0.62	0.69	0.79	0.83	0.62	0.69	0.79	0.83
	2. श्रमिक कल्याण एवं चिकित्सा व्यय	3.96	3.72	4.00	4.19	3.96	3.72	4.00	4.19
	3. इंजीनियरी एवं कर्मशाला उपरिव्यय	4.63	6.68	7.27	7.59	4.63	6.66	7.27	7.59
	4. अवशिष्ट प्रशासन एवं सामान्य उपरिव्यय	6.91	6.68	6.89	7.18	6.91	6.68	6.89	7.18
	5. नए लघु कार्य	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	6. मूल्यहास	0.69	0.72	0.75	0.78	0.69	0.72	0.75	0.78
	घटाइए: मजुरी संशोधन एवं बीमा प्रीमियम के संबंध में किया गया संतुलन						-0.29	-1.09	-1.09
	कुल प्रबंध एवं सामान्य प्रशासन व्यय	16.82	18.49	19.71	20.5	16.82	18.20	18.61	19.48

क्रम सं.		अनुमान 2005-06	अनुमान 2006-07	अनुमान 2007-08	अनुमान 2008-09	संशोधित अनुमान 2005-06	संशोधित अनुमान 2006-07	संशोधित अनुमान 2007-08	संशोधित अनुमान 2008-09
V	प्रचालन अधिशेष/(घाटा) (II)-(III)-(IV)-(V)	147.50	158.50	42.18	34.68	147.50	158.11	44.44	36.91
VI	वित्त एवं विविध आय (सरकारी प्रतिभूतियों, एफडीआर इत्यादि पर ब्याज को छोड़कर)								
	1. विविध आय	2.49	2.46	1.51	2.30	2.49	2.46	1.51	2.30
	2. विविध प्राप्तियाँ	1.50	1.60	0.99	1.51	1.50	1.60	0.99	1.51
	3. गत वर्ष से संबंधित मदें	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	जोड़ (एफएमआई)	3.99	4.06	2.50	3.80	3.99	4.06	2.50	3.80
VII	वित्त एवं विविध व्यय (सरकारी ऋणों पर ब्याज को छोड़कर)								
	1. संपत्ति कर	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	2. सीआरएस संबंधी अनुग्रह राशि	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	3. सेवानिवृत्ति उपदान	1.24	1.51	1.68	1.71	1.24	1.51	1.58	1.71
	4. उत्पादकता-संबद्ध पुरस्कार	1.57	1.63	1.63	1.63	1.57	1.63	1.63	1.63
	5. पेंशन संबंधी भुगतान	26.51	28.40	31.55	34.18	26.51	28.40	31.55	34.18
	6. अन्य विविध व्यय	0.26	0.27	0.58	0.58	0.26	0.27	0.58	0.58
	जोड़ (एफएमआई)	29.57	31.81	35.34	38.18	29.57	31.81	35.34	38.18
VIII	एफएमआई में से एफएमआई घटाइए	25.58	27.75	32.84	34.30	25.58	27.75	32.84	34.30
IX	ब्याज-पूर्व अधिशेष/घाटा	121.91	130.78	9.34	0.37	121.91	131.37	11.60	2.51
X	नियोजित पूंजी	1449.88	1480.00	1519.80	1557.08	1408.83	1440.38	1478.76	1518.83
XI	व्यवसाय संपत्तियों में नियोजित पूंजी पर 18% की दर पर आय	217.35	222.00	227.40	233.55	211.32	216.05	221.36	227.37
XII	नियोजित पूंजी पर आय के बाद निवल अधिशेष/घाटा	-95.44	-91.24	-218.06	-233.18	-89.41	-84.89	-206.76	-224.75
XIII	प्रचालन आय के % के रूप में निवल अधिशेष/(घाटा)	-34.89%	-31.18%	-117.42%	-125.58%	-32.89%	-28.94%	-112.85%	-121.03%
XIV	प्रचालन आय के प्रतिशत के रूप में वर्ष 2005-06 से 2008-09 के लिए औसत निवल अधिशेष/घाटा			-81.38%				-87.84%	



**अनुबंध-II****विशाखापट्टणम पत्तन न्यास****दरों का मान****खण्ड-1****1.1 परिभाषाएं-सामान्य**

इस दरों के मान में जब तक कि संदर्भ के अनुसार अन्यथा अपेक्षित न हो, निम्नलिखित परिभाषाएं लागू होंगी:

- (1) "तटीय पोत" का अभिप्राय उस पोत से है, जो कि केवल भारत में स्थित किसी पत्तन या स्थान से भारत में स्थित किसी अन्य पत्तन या स्थान के बीच व्यापार में संलग्न है और उसके पास सक्षम प्राधिकारी द्वारा जारी वेद्य लाइसेंस है।
- (2) "कोल्ड मूव" का अर्थ पोत के इंजन की शक्ति के बिना होगा।
- (3) "दिवस" का अर्थ किसी दिन के प्रातः 6.00 बजे के आरंभ होकर अगले दिन के प्रातः 6.00 बजे समाप्त होने वाली अवधि होगा।
- (4) "विदेशगामी पोत" का अर्थ तटीय पोत से भिन्न कोई अन्य पोत है।
- (5) "सप्ताह" का अर्थ 7 दिन की अवधि होगा।
- (6) "किराएदार" का अर्थ पत्तन के किन्हीं उपकरणों का प्रयोग करने वाले पत्तन के सभी प्रयोक्ता होंगे।
- (7) "माह" का अर्थ कैलेंडर माह होगा।
- (8) "पीओएल" का अर्थ पेट्रोलियम, तेल और स्नेहक होगा और केवल पोत-संबद्ध प्रभार लगाने के प्रयोजनार्थ इसमें एलपीजी पोत भी शामिल होंगे।
- (9) पोत-संबद्ध प्रभार (मछलीमार पोतों को छोड़कर) लगाने के प्रयोजनार्थ; "अवशिष्ट श्रेणी" का अर्थ लौह-अयस्क और गुटिका (यांत्रिका प्रहस्तन) से भिन्न पोत और पीओएल पोत होगा।
- (10) "एसटीएस" प्रभार का अर्थ जहाज-से-जहाज तक स्थानान्तरण प्रभार है।

**सामान्य निबंधन एवं शर्तें**

- (1) किसी भी पोत के पोत-संबद्ध प्रभार लगाने के प्रयोजनार्थ "तटीय" अथवा "विदेशगामी" पोत होने की स्थिति का निर्णय करने के लिए सीमा शुल्क अथवा महानिदेशक, नौवहन द्वारा जारी इसका प्रमाण पत्र संगत कारक होगा; और कार्गो की प्रकृति अथवा उसके मूल स्थान की इस प्रयोजनार्थ कोई संगतता नहीं होगी।
- (2) (i) सामान्य व्यापार लाइसेंस के साथ भारतीय ध्वज वाला विदेशगामी पोत सीमाशुल्क परिवर्तन आदेश के आधार पर तटीय पोत के रूप में परिवर्तन कर सकता है।  
 (ii) विदेशी ध्वज वाला विदेशगामी पोत महानिदेशक नौवहन द्वारा जारी तटीय यात्रा लाइसेंस के आधार पर तटीय पोत के रूप में परिवर्तन कर सकता है।  
 (iii) ऐसे परिवर्तन के मामलों में तटीय दरें पोत द्वारा तटीय माल का लदान प्रारंभ करने के समय से लदान करने वाले पत्तन द्वारा प्रभार्य होंगी।  
 (iv) ऐसे परिवर्तन के मामलों में, तटीय दरें पोत द्वारा तटीय कार्गो का उतराई प्रचालन पूरा करने तक ही प्रभार्य होगी; उसके तत्काल पश्चात माल उतारने वाले पत्तन द्वारा विदेशगामी दरें प्रभार्य होंगी।  
 (v) महानिदेशक, नौवहन से प्राप्त तटीय लाइसेंस वाले नियत भारतीय तटीय पोतों के लिए तटीय दरों की पात्रता के वास्ते कोई अन्य दस्तावेज आवश्यक नहीं होगा।

- (3) (i) पोत-संबद्ध प्रभार पोत स्वामियों/स्टीमर एजेंटों पर लगाए जाएंगे/जहां कहीं भी दरें अमरीकी डालरों में मूल्यवर्गित की गई हैं, प्रभार भारतीय रिजर्व बैंक, भारतीय स्टेट बैंक अथवा इसके किसी सहायक बैंक अथवा अन्य सरकारी क्षेत्र के बैंक द्वारा समय-समय पर यथा निर्दिष्ट अनुसार अधिसूचित बाजार क्रय दर पर उसके बराबर भारतीय रुपयों में अमरीकी मुद्रा के परिवर्तन के बाद भारतीय रुपयों में वसूल किए जाएंगे। पोत के पत्तन सीमा में प्रवेश के दिन को ऐसे परिवर्तन का दिन माना जाएगा।
- (ii) कन्टेनरों पर भंडारण प्रभार के संबंध में आयात कन्टेनरों के मामले में पोत के प्रवेश का दिन और निर्यात कन्टेनरों के मामले में पत्तन में कन्टेनरों के आगमन का दिन डॉलर मूल्यवर्गित प्रभारों के ऐसे परिवर्तन का दिन माना जाएगा।
- (iii) खाली किए गए और तत्काल अथवा कुछ समयावधि के बाद उपयोग किए गए आयात कन्टेनर के मामले में डॉलर मूल्यवर्गित प्रशुल्क से रुपया प्रशुल्क में परिवर्तन के लिए माने जाने वाला दिन पोत के प्रवेश का दिन होगा।
- (4) लंबी अवधि के लिए पत्तन में रुकने वाले पोतों के मामले में पोतों के आगमन की तारीख से तीस दिनों में एक बार विनिमय दर की नियमित समीक्षा की जाएगी। ऐसे मामलों में बिलिंग का आधार समीक्षा के समय विद्यमान उपयुक्त विनिमय दर के संदर्भ में भावी रूप से परिवर्तित होगा।
- (5) (i) सभी तटीय पोतों के लिए पोत-संबद्ध प्रभार अन्य पोतों के लिए समतुल्य प्रभारों के 60% से अधिक नहीं होना चाहिए।
- (ii) तापीय कोयला, पीओएल (कच्चा तेल सहित), लौह-अयस्क और लौह-अयस्क की गुटिकाओं को छोड़कर सभी तटीय कार्गो/कन्टेनरों के लिए कार्गो/कन्टेनर संबद्ध प्रभार को कार्गो/कन्टेनर संबद्ध सामान्य प्रभारों के 60% से अधिक नहीं होना चाहिए।
- (iii) कार्गो संबद्ध प्रभारों के मामले में जहाज की ओर स्थानान्तरण और घाट से/तक भंडारण यार्ड तक/से स्थानान्तरण के लिए घाट शुल्क सहित सभी संगत प्रहस्तन प्रभारों पर रियायती दरें लगाई जानी चाहिए।
- (iv) कन्टेनर संबद्ध प्रभारों के मामले में रियायत मिश्रित बॉक्स दर पर लागू है। जहां मदकृत प्रभार लगाया जाता है, वहां रियायत जहाज के तट स्थानान्तरण और घाट तक/से भंडारण यार्ड के स्थानान्तरण के लिए सभी संगत प्रभारों तथा साथ ही कार्गो और कन्टेनरों पर घाटशुल्क पर दी जाएगी।
- (v) किसी विदेशी पत्तन से कार्गो/कन्टेनर, जो किसी भारतीय पत्तन "ए" पर भारतीय पत्तन "बी" पर बाद में यानान्तरण के लिए पहुंचता है, पर उसकी तटीय यात्रा के लिए संगत रियायती प्रभार लगाया जाएगा। दूसरे शब्दों में, तटीय यात्रा करने के लिए अनुमत्य पोतों द्वारा भारतीय पत्तन से/तक लाए गए कार्गो/कन्टेनर रियायत के लिए अर्हक होंगे।
- (vi) तटीय कार्गो/कन्टेनरों/पोतों के लिए प्रभार भारतीय रुपए में मूल्यवर्गित और संग्रहित किए जाएंगे।
- (6) विलंबित भुगतानों/वापसी-अदायगियों पर ब्याज
- (i) इस दरों के मान के अंतर्गत किसी प्रभार के विलम्ब से भुगतान पर प्रयोक्ता दंडात्मक ब्याज अदा करेगा। ब्याज की दर 12.25% प्रतिवर्ष होगी।
- (ii) इसी प्रकार, पत्तन न्यास विलंबित वापसी-अदायगियों पर दंडात्मक ब्याज अदा करेगा। ब्याज की दर 12.25% प्रतिवर्ष होगी।
- (iii) पत्तन द्वारा वापसी-अदायगियों में विलंब सेवाएं पूरी करने की तारीख अथवा प्रयोक्ता से अपेक्षित सभी दस्तावेज प्रस्तुत करने की तारीख से 20 दिन, जो भी बाद में हो, से गिना जाएगा।
- (iv) प्रयोक्ताओं द्वारा भुगतानों में विलंब को पत्तन न्यास द्वारा बिल प्रेषित करने की तारीख के बाद 10 दिनों के पश्चात गिना जाएगा। तथापि, यह प्रावधान उन मामलों में लागू नहीं होगा, जहां भुगतान

महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 में यथानिर्दिष्ट सेवाएं प्राप्त करने/पत्तन न्यास की संपत्तियों का प्रयोग करने के पूर्व किया जाना है और/अथवा जहां प्रभारों का अग्रिम भुगतान दरों के मान में शर्त के रूप में निर्धारित किया गया है।

- (7) बकाए का परिकलन करने के प्रयोजनार्थ भार की इकाई 1 टन अथवा 1000 किलोग्राम, आयतन माप की इकाई 1 घनमीटर होगी और द्रवों के लिए भारी मात्रा क्षमता में माप की इकाई 1000 लीटर होगी।
- (8) किसी पृथक मद के सकल भार अथवा आयतन माप या क्षमता का परिकलन करने के लिए जहां अन्यथा विनिर्दिष्ट न किया गया हो, 0.5 तक के भिन्न को 0.5 इकाई और 0.5 तथा उससे अधिक के भिन्न को एक इकाई के रूप में गिना जाएगा।
- (9) परिकलित सभी प्रभारों को प्रत्येक बिल के कुल जोड़ पर अगले उच्चतर रूप तक पूर्णांकित किया जाएगा।
- (10) कोई भी वापसी-अदायगी नहीं की जाएगी, अगर वापसी-अदायगी योग्य राशि 100 रुपए से कम है। 100 रुपए की यह सीमा कम प्रभारों के लिए पूरक दावों के लिए भी लागू होगी।
- (11) नौकाओं, उपस्करों, औजारों और संयंत्रों की क्षति पहुंचने के मामले में, किराएदार वास्तविक प्रभारों को निर्धारित किए जाने तक मांग की प्राप्ति पर तत्काल पत्तन द्वारा यथाआकलित क्षति के लिए ऐसे सभी प्रभारों की अनुमानित राशि जमा करेगा। पूर्ण क्षति के मामले में, किराएदार पत्तन की नौकाओं अथवा उपकरणों या संपत्तियों का खाता मूल्य अथवा बाजार मूल्य, इनमें से जो भी अधिक हो, जमा करेगा। पत्तन किराएदार, जिससे उपस्कर की क्षति की लागत वसूल की गई थी, को अपने दावे की स्वीकृति पर बीमा कंपनी से प्राप्त क्षति की लागत वापस अदा करेगा।
- (12) दरों के मान में निर्धारित दरें उच्चतम स्तर की हैं। इसी प्रकार, छूट और कटौतियां निम्नतम स्तर की हैं। पत्तन न्यास, अगर चाहे तो निम्न दरें प्रभारित कर सकता है और/अथवा उच्चतर छूट और कटौतियों की अनुमति दे सकता है।

पत्तन न्यास अगर चाहे तो दरों के मान में निर्धारित दरों को लागू करने का नियंत्रण करने वाली निर्धारित शर्तों को युक्तिसंगत बना सकता है अगर ऐसा यौक्तिकीकरण प्रयोक्ता को प्रति इकाई दर में राहत प्रदान करता है और दरों के मान में निर्धारित इकाई दरें उच्चतम स्तर से अधिक नहीं होती।

तथापि, पत्तन न्यास को जनता को ऐसी निम्नतर दरें और/अथवा ऐसी दरों को लागू करने का नियंत्रण करने वाली शर्तों का यौक्तिकीकरण अधिसूचित करना चाहिए और ऐसी निम्नतर दरें और/अथवा ऐसी दरों को लागू करने का नियंत्रण करने वाली शर्तों में आगे किसी परिवर्तन को जनता को अधिसूचित करते रहना चाहिए, बशर्ते कि नियत नई दरें महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण द्वारा अधिसूचित दरों से अधिक नहीं होंगी।

- (13) दरों के मान में दरें पत्तन द्वारा प्रदान की गई सेवाओं पर ही लागू होती हैं। अन्य किसी प्राधिकृत सेवा प्रदायक द्वारा प्रदान की जाने वाली सेवाएं इन दरों और शर्तों द्वारा नियंत्रित नहीं होती हैं।
- (14) पत्तन की सीमा के भीतर उतारी गई सभी सामग्रियां आयात अनुप्रयोग पर आकलित की जाएंगी और सामग्रियों को हटाने के पूर्व शुल्क अदा किया जाएगा।
- (15) नौभरण के लिए अभिप्रेत सभी सामग्रियां निर्यात अनुप्रयोग पर आकलित की जाएंगी और सामग्रियों का नौभरण करने के पूर्व शुल्क अदा किया जाएगा।
- (16) यानान्तरण कार्गो का सीधे एक पोत से दूसरे पोत तक मध्यमान अंतरण अथवा पोत से उतराई और तत्पश्चात अन्य पत्तनों पर आगे उतराई के लिए दूसरे पोत तक नौभरण होगा।
- (17) माल उतराई (लाइटरैज) का अर्थ कार्गो का सीधे एक पोत से दूसरे पोत/नौका/बजरे तक उसी पत्तन में आगे उतराई के लिए अंतरण होगा।
- (18) प्रयोक्ताओं को बीपीटी पर आरोप्य उचित स्तर के बाद प्रभार के लिए प्रभार अदा करने की आवश्यकता नहीं होगी।

**खण्ड-2**  
**पोत-संबद्ध प्रभार**

<b>2.1 पत्तन देयताएं</b>					
क्रम सं.	विवरण	इकाई	प्रति जीआरटी दर		उसी पोत के संबंध में भुगतान की बारम्बारता
			विदेशगामी पोत (अमरीकी डालर)	तटीय पोत (रुपए)	
1.	लौह-अयस्क और गुटिका (यांत्रिक)	जीआरटी	0.178	4.75	पत्तन में प्रत्येक प्रवेश के लिए भुगतान देय है
2.	पीओएल पोत				
	(i) बाहरी बंदरगाह में प्रवेश करने वाले पोत	जीआरटी	0.2633	7.05	-तदेव-
	(ii) भीतरी बंदरगाह में प्रवेश करने वाले पोत	जीआरटी	0.2187	5.85	
3.	अवशिष्ट श्रेणी	जीआरटी	0.251	6.70	-तदेव-

पत्तन देयताओं में रियायत निम्नलिखित पोतों को प्रदान की जाएगी:

क्रम सं.	विवरण	रियायत/छूट
1.	स्थिरक भार में यात्रियों का वहन नहीं करते हुए पत्तन में प्रवेश करने वाले पोत	25%
2.	पत्तन में प्रवेश करने परंतु कार्गो अथवा यात्रियों का प्रहस्तन नहीं करने वाले पोत	50%
3.	(i) किसी विदेशी राजकुमार अथवा राष्ट्र का कोई युद्ध पोत (ii) कोई पोत, जो पत्तन को छोड़ने पर मौसम के दबाव में अथवा कोई क्षति पहुंचने के फलस्वरूप पुनः प्रवेश के लिए बाध्य होता है; (iii) केंद्र सरकार अथवा राज्य सरकार के स्वामित्व अथवा उनकी सेवा में होने वाला कोई पोत (iv) चक्रवात के खतरे के कारण पत्तन की सीमाओं को छोड़ने और पुनः प्रवेश करने वाला कोई पोत	100%
4.	पोत, जिसने पत्तन देयताएं अदा की और जहाज के पेटे की सफाई, टंकी धोने आदि के लिए लदान प्रारंभ होने के पूर्व पत्तन की स्वीकृति लिए बिना पत्तन की सीमाओं को छोड़ता और पुनः प्रवेश करता है।	100%

**टिप्पणियां:**

- (1) किसी पोत के पत्तन में रुकने के दौरान उसके/एजेंट (एजेंटों)/स्वामी (स्वामियों) के नाम में किसी परिवर्तन पर ध्यान दिए बिना प्रवेश के लिए केवल एक बार पत्तन देयताएं लगाई जानी हैं।
- (2) पत्तन सीमाओं के बाहर से पत्तन में प्रवेश करना किसी पोत के लिए नए प्रवेश के रूप में माना जाएगा।
- (3) प्रवेश के समय पोत की स्थिति के अनुसार प्रवेश शुल्क के रूप में पत्तन देयताएं वसूल की जानी हैं।
- (4) पृथक्कृत स्थिरक भार के साथ तेल टैंकरों के लिए घटाया गया सकल टनभार, जो उसके अंतर्राष्ट्रीय टनभार प्रमाणपत्र के अभ्युक्ति कॉलम में प्रदर्शित है, को पत्तन देयताओं के संग्रहण के लिए उसका सकल टनभार माना जाएगा।

**2.2 पायलिटैज शुल्क**

पायलिटैज शुल्क में अतिरिक्त टग, मूरिंग और/अथवा ऑन-मूरिंग प्रभारों सहित पत्तन के पायलट (पायलटों) के कर्षण की सेवाएं शामिल होती हैं। पायलिटैज शुल्क एक मिश्रित शुल्क है और इसमें एक आगम और एक बर्हिगम चालन तथा "पत्तन की सुविधा" के लिए पोतों का अंतरण शामिल होगा।

**2.2.1 पोतों के लिए पायलिटैज शुल्क की अनुसूची**

क्रम सं.	विवरण	इकाई	प्रति जीआरटी दर	
			विदेशगामी पोत (अमरीकी डालर)	तटीय पोत (रुपए)
1.	लौह-अयस्क और गुटिका (यांत्रिक)			
	(i) 40000 जीआरटी से कम और बराबर तक के पोत	जीआरटी	0.5517	14.75
	(ii) 40000 जीआरटी से अधिक के पोत		22068 अमरीकी डॉलर + 40,000 जीआरटी से अधिक के लिए 0.4965 अमरीकी डॉलर प्रति जीआरटी	589878 रुपए + 40,000 जीआरटी से अधिक के लिए 13.27 रुपए प्रति जीआरटी
2.	पीओएल पोत			
	(2.1) 10,000 तक और उसे शामिल करते हुए	जीआरटी	0.2956	7.90
	(2.2) 10,001 से 30,000		0.3096	8.30
	(2.3) 30,001 और उससे अधिक		0.4455	11.90
	(2.4) देय न्यूनतम प्रभार		212.40	5677.00
3.	अवशिष्ट श्रेणी			
	(3.1) 10,000 जीआरटी तक और उसे शामिल करते हुए	जीआरटी	0.3261	8.72
	(3.2) 10,001 से 30,000 जीआरटी		0.3402	9.10
	(3.3) 30,001 और उससे अधिक जीआरटी		0.4896	13.10
	(3.4) देय न्यूनतम प्रभार		468.45	12522.00
4.	कोल्ड मूव के मामले में प्रत्येक कोल्ड मूव के लिए अतिरिक्त 25% पायलिटैज प्रभार लगाया जाएगा			

**2.2.2 पायलिटैज शुल्क में रियायत निम्नलिखित पोतों को प्रदान की जाएगी:**

क्रम सं.	विवरण	रियायत/छूट
1.	चक्रवात/बाढ़/प्राकृतिक आपदाओं के संकट के कारण सड़क पर अंतरित और वापस लाए गए पोतों के लिए	50%
2.	पत्तन के टग के प्रयोग के बिना चालन	55%
3.	एक तरफ की पायलिटैज सेवाएं लेने वाले पोत	50%

टिप्पणी: पायलिटैज शुल्क में रियायत न्यूनतम प्रभारों पर भी लागू हैं।

## 2.2.3 अंतरण प्रभार

## (i) पीओएल पोतों के लिए अंतरण प्रभार

क्रम सं.	विवरण	इकाई	विदेशगामी पोत (अमरीकी डालर)	तटीय पोत (रुपए)
1.	भीतरी बंदरगाह के भीतर अथवा बाहरी बंदरगाह से भीतरी बंदरगाह तक अथवा भीतरी बंदरगाह से बाहरी बंदरगाह तक, चाहे किसी भी कारण से पोतों के अंतरण के लिए	प्रत्येक अंतरण के लिए	426.36	11396.60
2.	किसी भी कारण से बाहरी बंदरगाह के भीतर पोत के अंतरण के लिए - 65000 डीडब्ल्यूटी तक के टैंकर - 65001 डीडब्ल्यूटी से 1,15000 डीडब्ल्यूटी तक के टैंकर - 1,15,001 डीडब्ल्यूटी से अधिक के टैंकर	प्रत्येक अंतरण के लिए	639.54 1889.54 3139.54	17094.90 50507.40 83919.90

इन प्रभारों में अपेक्षित टगों की संख्या का प्रावधान शामिल है।

## (ii) अंतरण प्रभार (पीओएल के अतिरिक्त)

क्रम सं.	विवरण	इकाई	दर (अमरीकी डालर)	तटीय पोत (रुपए)
1.	10,000 तक और उसे शामिल करते हुए	प्रति जीआरटी	0.1197	3.20
2.	10,001 से 30,000 तक	प्रति जीआरटी	0.135	3.60
3.	30,001 और उससे अधिक	प्रति जीआरटी	0.200	5.35
4.	पत्तन के टग के प्रयोग बिना बंदरगाह नौका नियमों के अधीन प्रचालित पोत	प्रति जीआरटी	उ.न.	5.00

## 2.2.4 पायलिटैज/अंतरण से संबंधित सामान्य टिप्पणियां

- (1) एक ही बंदरगाह अथवा भीतरी बंदरगाह से बाहरी बंदरगाह तक अथवा विलोमतः किसी पोत के आवागमन को अंतरण के रूप में माना जाता है।
- (2) जब पोत का अंतरण पत्तन की सुविधा के लिए किया जाता है, तब कोई अंतरण प्रभार नहीं लगाया जाएगा।
- (3) "पत्तन की सुविधा" निम्नानुसार परिभाषित है:

"अगर बर्थ/मूरिंग/जेट्टी में कार्यरत कार्गो पोत को जलविज्ञान सर्वेक्षण कार्य करने अथवा तलकषण के लिए बर्थ आवंटित करने, बर्थ में मरम्मत कार्य में लगाने, रख-रखाव और ऐसे अन्य समान कार्य करने के लिए, जिससे अंतरण/पायलिटैज की आवश्यकता होती है, के लिए अंतरित/बर्थ से हटाया जाता है, तो ऐसे अंतरण/पायलिटैज को पत्तन की सुविधा के लिए अंतरण/पायलिटैज के रूप में माना जाता है।" ऐसे अंतरित पोत को पुनःस्थान में लाने के लिए किए गए अंतरण/पायलिटैज को भी "पत्तन की सुविधा के लिए अंतरण/पायलिटैज" के रूप में माना जाता है।

- (4) किसी अन्य पोत की सुविधा/लाभ के लिए किसी पोत के अंतरण/पायलिटैज के लिए लाभान्वित पोत इस शर्त के अधीन कि अन्य पोत के अंतरण द्वारा बर्थ में लाए जाने वाले पोत को अंतरण प्रभार की अतिरिक्त देयता के बारे में उसके बर्थिंग के पूर्व अग्रिम तौर पर सूचित किया जाता है, अंतरित पोत के अंतरण और पुनः स्थान में लाने के लिए अंतरण/पायलिटैज प्रभार का भुगतान करने का उत्तरदायी है।

- (5) लागू प्रभारों में 50% की छूट पहले अंतरण के लिए प्रदान की जाएगी, जब भी पोत लाइटनिंग अथवा अप-टॉपिंग के लिए अंतरित होता है।
- (6) जब टगों का अंतरण के लिए प्रयोग नहीं किया जाता है, तब 55% रियायत दी जाएगी।
- (7) जहां किसी पोत का आवागमन टग की खराबी, लंबाई की अपर्याप्तता, उचित चपलान (फेंडर्स) आदि जैसे कारणों से निष्फल अथवा परिवर्तित करना पड़ा था, जिसके लिए पोत की का दोष नहीं है, उसके आवंटित बर्थ/मूरिंग में आने तक शामिल असफल प्रचालनों के लिए कोई प्रभार नहीं लगाया जाएगा।
- (8) अगर पोत की स्थिति पत्तन में उसके रूकने के दौरान विदेश चालन से तटीय चालन अथवा विलोमतः परिवर्तित की जाती है, तब समेकित पायलटिज को दो बराबर भागों (अर्थात् एक आगम और दूसरा बहिर्गामी पायलटिज के लिए) में विभाजित किया जाना चाहिए, जिसे संगत आवागमन होने के समय विद्यमान पोत की स्थिति के अनुसार प्रभारित किया जाना चाहिए।
- (9) अगर कार्गो उतारने के बाद पोत उतराई जारी रखने के लिए उपयुक्त बर्थ की कमी से लंगरगाह में अंतरित होता है अथवा अगर कार्गो का लदान करने के बाद पोत लदान जारी रखने के लिए उपयुक्त बर्थ की कमी से लंगरगाह में अंतरित होता है, तब इन आवागमनों को "अंतरण" के रूप में माना जाएगा और अंतरण प्रभार लगाया जाएगा।
- (10) अगर कोई टैंकर बाहरी बंदरगाह में उतराई/यानान्तरण पूरा करने के बाद कच्चे तेल, पीओएल उत्पादों का यानान्तरण प्राप्त करने के लिए छोटे (डॉटर) टैंकर के रूप में नामित किया जाता है और अगर प्रचालनात्मक अपेक्षा इस टैंकर का अंतरण पुनःबर्थिंग के लिए लंगरगाह में लाना आवश्यक बनाती है, तो प्रचालन को केवल अंतरण के रूप में माना जाएगा।
- (11) बाहरी बंदरगाह में बड़े (मदर) टैंकर से कच्चा तेल, पीओएल उत्पाद प्राप्त करने के बाद छोटा (डॉटर) टैंकर अगर लंगरगाह में अंतरित होता है और कच्चे तेल, पीओएल उत्पाद की उतराई अथवा यानान्तरण के लिए बंदरगाह में पुनः प्रवेश करता है, तो ऐसे प्रचालन को केवल अंतरण के रूप में माना जाएगा।
- (12) इसी प्रकार, अगर कोई टैंकर पत्तन कार्गो (कच्चा तेल, पीओएल उत्पाद) की उतराई/यानान्तरण के बाद लंगरगाह में अंतरित हुआ है और यानान्तरण/उतराई प्रचालन के लिए भीतरी/बाहरी बंदरगाह में वापस लाया गया है, तो उसे अंतरण के रूप में माना जाएगा। खराब निष्पादन/मरम्मत के लिए सड़कों पर अंतरित टैंकों के मामले में प्रस्तावित प्रावधान लागू नहीं है।
- (13) हॉट मूवमेंट के दौरान अगर कोई पोत 5 मिनट से अनधिक अवधि के लिए अपनी पूर्ण शक्ति देने में विफल रहता है, तो उसे कोल्ड मूव नहीं माना जाएगा।

**2.2.5 अगर कोई पोत पॉयलट के सवार होने से आधे घंटे के भीतर चलने के लिए तैयार नहीं है तो निम्नानुसार रूकने का प्रभार लगाया जाएगा।**

क्रम सं.	विवरण	विदेशगामी पोत (अमरीकी डालर)	तटीय पोत (रुपए)
1.	आगम/बहिर्गम आवागमन के लिए पहला आधा घंटा	निःशुल्क	निःशुल्क
2.	प्रत्येक परवर्ती आधे घंटे अथवा उसके भाग के लिए	380	10157.40
3.	आगम/बहिर्गम आवागमन के लिए निर्धारित पोत का आवागमन रद्द किया जाना-रूकने के प्रभार के अतिरिक्त प्रभार लगाया जाए	1140	30472.20
4.	पॉयलट के बहन के लिए शुल्क: प्रतिदिन प्रतिपूर्ति, अगर बहिर्गामी पोत समुद्र तक पॉयलट को ले जाता है	150	4009.50

**टिप्पणी:** उपर क्रम सं. (4) में निर्धारित प्रतिपूर्ति के अतिरिक्त, पोत का मास्टर पॉयलट के व्यय और उसे वापस इस पत्तन में भेजने की लागत का वहन करने का उत्तरदायी होगा।

## 2.3 बर्थ किराया:

2.3.1 प्रशुल्क			
क्रम सं.	विवरण	प्रति जीआरटी प्रति घंटा या उसके भाग के लिए दर	
		विदेशगामी पोत (अमरीकी डॉलर)	तटीय पोत (रुपए)
1.	लोह-अयस्क और गुटिका (यांत्रिक) 70000 डीब्ल्यूटी और अधिक के पोत	0.0029	0.08
	70000 डीब्ल्यूटी से कम के पोत	0.0080	0.21
2.	पीओएल पोत		
	- 10000 जीआरटी तक और उसे शामिल करते हुए	0.0022	0.06
	- 10001 से 30000 जीआरटी	0.00094 (न्यूनतम 22 अमरीकी डॉलर के अधीन)	0.02 पैसे (न्यूनतम 588.06 रुपए के अधीन)
	- 30001 और अधिक	0.0016	0.040
3.	अवशिष्ट श्रेणी		
	- क्रेन बर्थ		
	- 10000 जीआरटी तक और उसे शामिल करते हुए	0.0046	0.12
	- 10001 से 30000 जीआरटी	0.00215 (न्यूनतम 46 अमरीकी डॉलर के अधीन)	0.057 पैसे (न्यूनतम 1229.60 रुपए के अधीन)
	- 30001 और अधिक	0.0036	0.096
	- गैर-क्रेन बर्थ		
	- 10000 जीआरटी तक और उसे शामिल करते हुए	0.0023	0.06
	- 10001 से 30000 जीआरटी	0.00107 (न्यूनतम 23 अमरीकी डॉलर के अधीन)	0.03 (न्यूनतम 614.80 रुपए के अधीन)
	- 30001 और उससे अधिक जीआरटी	0.0018	0.05
4.	विशाखापट्टणम बंदरगाह नौका नियम के अधीन पत्तन जल में प्रचालनरत पोतों (कार्य नौकाओं सहित) के लिए	उ.न.	0.10
		प्रति दिन प्रति पोत रुपयों में दर	
5.	एचएसएल जेट्टी/मूरिंग्स में निर्माणाधीन पोतों के लिए	3 महीने तक 4थे महीने से आगे	600.00 रुपए 500.00 रुपए

## 2.3.2 बर्थ किराए में रियायत निम्नलिखित मामलों में प्रदान की जाएगी:

विवरण	रियायत
(क) हिन्दुस्तान शिपयार्ड को किसी जेट्टी में बर्थ किए गए पोत, निकटवर्ती जेट्टी या किसी जेट्टी में खड़े ड्रेजर अथवा पत्तन जल में मूरिंग (मछलीमार बंदरगाह को छोड़कर) में बर्थ किए गए पोतों अथवा बर्थ/मूरिंग/जेट्टी में पहले से मौजूद अन्य पोत के बगल में बर्थ किए गए पोत	लोह-अयस्क/गुटिका (यांत्रिक) और पीओएल पोत के लिए = लागू बर्थ किराए का 50% अवशिष्ट श्रेणी = गैर-क्रेन बर्थ किराए का 50%



**2.3.3 दंड****(1) कम निष्पादन के लिए**

- (i) लदान/उताराई मानदंड प्राप्त किया जाना है और मानदंड के परिकलन की विधि का इस प्रयोजन के लिए विशेष रूप से गठित समिति द्वारा निर्णय किया जाएगा। यह समिति उपाध्यक्ष/यातायात प्रबंधक की अध्यक्षता में होगी और इसमें व्यापार जगत से तीन प्रतिनिधिगण शामिल होंगे अर्थात् स्टीमशिप, जहाजी कुलियों और सीएण्डएफ एजेंट संघ, प्रत्येक से एक-एक और पत्तन से दो अधिकारीगण अर्थात् यातायात प्रबंधक और उपसंरक्षक होंगे। इन मानदंडों और परिकलन की विधि की समिति द्वारा नियमित समीक्षा की जाएगी। मानदंडों का परिकलन करने के लिए छूट दी जाने वाली अवधियों का निर्णय भी समिति द्वारा किया जाएगा।
- (ii) इस प्रयोजनार्थ गठित समिति द्वारा नियत किए जाने वाले मानदंडों के संदर्भ में कम निष्पादन के मामले में समिति द्वारा उत्तरवायी ठहराई गई संबंधित पार्टी/पार्टियां दंड अदा करेगी/करेंगी।
- (iii) लौह-अयरस्क/गुटिका के यांत्रिक लदान के मामले में, जब नीचे उल्लिखित कारणों से जहाज अथवा पोतवणिक की विफलता के कारण कोई लदान नहीं होता है, तब निष्क्रिय अवधियों के लिए संबंधित पार्टियों पर दंड लगाया जाएगा।
  - (क) 6 घंटे (छ: घंटे) से अधिक जल का डि-ब्लास्टिंग
  - (ख) जहाज के हैच का लदान के लिए तैयार नहीं रहना/सफाई की कमी/कार्गो की कमी आदि।
- (iv) दंड लागू बर्थ किराए के समतुल्य होगा और वह सामान्य बर्थ किराए के अतिरिक्त लगाया जाएगा।

**(2) पोत के अधिक रुकने के लिए**

- (i) नीचे (ii) में उल्लिखित निर्दिष्ट अवधियों से अधिक बर्थ पर कब्जा रखने के लिए पोत के अधिक रुकने की अवधि हेतु बर्थ किराया प्रभार के अतिरिक्त सामान्य लागू बर्थ किराए के समतुल्य दंडात्मक बर्थ किराया लगाया जाएगा, बशर्ते कि बर्थ के लिए मांग हो और वीपीटी अथवा उसके प्राधिकृत अधिकारियों द्वारा उताराई/नौभरण प्रचालन के पूरा होने के 10 घंटे पूर्व सूचना दी गई हो।
- (ii) पोत को नीचे उल्लिखित अवधि के लिए दंड लगाए बिना कार्गो प्रचालन पूरा करने के बाद बर्थ पर कब्जा करने की अनुमति दी जाएगी:-
 

(क) कोई पोत, जिसे "सिक्यूरिंग" की अपेक्षा है	10 घंटे
(ख) धूम्र देने और निष्क्रिय रहने की अपेक्षा वाले खाद्यान्न पोत	10 घंटे
(ग) बज्रों के माध्यम से बंकर लेने वाले पोत	08 घंटे
(घ) बज्रों के माध्यम से जल लेने वाले पोत	12 घंटे (पोत के बगल में बज्रों को रखने के समय से)
(ङ) बज्रों के अतिरिक्त स्रोत के माध्यम से जल/बंकर लेने वाले पोत	08 घंटे
(च) अन्य सभी मामलों में	07 घंटे

**2.3.4 बर्थ किराए से संबंधित सामान्य टिप्पणियां**

- (1) बर्थ किराया लागने के प्रयोजनार्थ अवधि पोत के बर्थ पर कब्जा करने से बर्थ को खाली करने के समय तक मानी जाएगी।
- (2) (i) एक समय-सीमा होगी, जिसके बाद बर्थ किराया लागू नहीं होगा, बर्थ किराया पोत के यात्रा करने की तैयारी का संकेत देने के समय के 4 घंटे बाद बंद हो जाएगा।
- (ii) बर्थ किराया समाप्त होने के लिए निर्धारित 4 घंटे की समय-सीमा में अनुकूल ज्वार-भाटा दशा की कमी अथवा खराब मौसम के कारण या रात्रि नौचालन सुविधाओं के अभाव के कारण जहाज की प्रतीक्षा अवधि शामिल नहीं होगी।

- (iii) पोत का मास्टर/एजेंट अनुकूल ज्वार-भाटा और मौसम की दशा के अनुसार ही यात्रा करने की तैयारी का संकेत देंगे।
- (iv) गलत संकेत के लिए एक दिन के बर्थ किराया प्रभार के बराबर-दंडात्मक बर्थ किराया लगाया जाएगा।  
"गलत संकेत" तब होगा, जब जहाज तैयारी का संकेत देता है और यहां तक कि वह इंजन के तैयार नहीं रहने अथवा कार्गो प्रचालन पूरा नहीं होने अथवा पोत पर आरोप्य ऐसे अन्य कारणों से बर्थ से हटने के लिए तैयार नहीं है, पूर्वानुमान में पॉयलट की मांग करता है। इसमें संकेत देने की तैयारी शामिल नहीं होती, जब कोई जहाज प्रतिकूल ज्वार-भाटा, रात्रि नौचालन की कमी अथवा मौसम की प्रतिकूल दशाओं के कारण यात्रा करने में समर्थ नहीं है।
- (3) उस अवधि, जब पोत संयंत्र की खराबी तथा जब वह खराब कार्गो के कारण को छोड़कर लगातार एक घंटे अथवा उससे अधिक के लिए होता है, के कारण अयस्क बर्थ पर निष्क्रिय रहता है, के लिए कोई बर्थ किराया नहीं लगाया जाएगा।
- (4) अगर ओबी1/ओबी 2 में बर्थ कि गए लौह-अयस्क/गुटिका पोत पूर्व लौह-अयस्क/गुटिका पोत के कार्यरत होने के कारण लदान प्रारंभ नहीं कर सकते, तब पोत की बर्थिंग के 4 घंटे बाद लदान प्रारंभ होने तक बर्थ किराया प्रभार नहीं लगाया जाएगा। तथापि, यह लागू नहीं है, अगर पोत लदान के अतिरिक्त किसी अन्य प्रयोजनार्थ व्यापार जगत के अनुरोध पर बर्थ किया जाता है।
- (5) **बेदखली प्राथमिकता/प्राथमिकता बर्थ किराया:**
  - (i) किसी पोत को "बेदखली प्राथमिकता" प्रदान करने के लिए एक दिवस (प्रत्येक एक घंटे की 24 इकाइयां) के लिए बर्थ किराया के बराबर शुल्क अथवा बर्थ में वास्तव में रुकने की कुल अवधि के लिए परिकलित बर्थ किराया का 100 प्रतिशत, जो भी अधिक हो, वसूल किया जाएगा।
  - (ii) किसी पोत को "प्राथमिकता बर्थिंग" प्रदान करने के लिए एक दिवस (प्रत्येक एक घंटे की 24 इकाइयां) के लिए बर्थ किराया के बराबर शुल्क अथवा बर्थ में वास्तव में रुकने की कुल अवधि के लिए परिकलित बर्थ किराया का 75 प्रतिशत, जो भी अधिक हो, वसूल किया जाएगा।
  - (iii) अगर कोई पोत बेदखली प्राथमिकता पोत को स्थान देने के लिए कार्यशील बर्थ से लंगरगाह/निष्क्रिय बर्थ/मूरिंग में अंतरित किया जाता है और तत्पश्चात कार्यशील बर्थ में वापस लाया जाता है तो ऐसे पोत का अंतरण/पायलिटेज शुल्क बेदखली प्राथमिकता वाले पोत पर लगाया जाएगा।
  - (iv) जब कोई पोत न होने के कारण कोई कार्यशील बर्थ पहले ही खाली हो और कोई प्राथमिकता/बेदखली प्राथमिकता वाला पोत उस खाली बर्थ पर खड़ा कर दिया जाता है और इसके आगमन से पहले कोई भी पोत रास्ते में प्रतीक्षारत नहीं है अथवा रास्ते में प्रतीक्षारत पोत सभी प्रकार से तैयार नहीं है, (दस्तावेजों का तैयार न होना/कार्गो की कमी/हॉलेज की कमी/हैच की धुलाई/प्राप्तकर्ता अथवा पोतवणिक काम करने के इच्छुक नहीं हैं) तब उसे प्राथमिकता बर्थिंग नहीं माना जाएगा और ऐसे मामलों में कोई प्राथमिकता बर्थिंग प्रभार वसूल नहीं किए जाएंगे।
  - (v) उपर्युक्त के अनुसार प्राथमिकता/बेदखली प्राथमिकता प्रदान करने के लिए शुल्क निम्नलिखित श्रेणियों को छोड़कर सभी पोतों से वसूल किए जाएंगे:
    - (क) रक्षा मंत्रालय के लिए कार्गो ढोने वाले पोत
    - (ख) सद्भावना यात्रा पर आने वाले रक्षा पोत
    - (ग) महासागर विकास विभाग द्वारा अंटार्कटिका अभियान के प्रयोजनार्थ किराए पर लिए गए पोत
    - (घ) कोई अन्य पोत, जिसके लिए नौवहन मंत्रालय द्वारा विशेष छूट प्रदान की गई हो।
    - (ङ) तटीय पोत, जिन्हें प्राथमिकता बर्थिंग प्रदान की जाएगी।
    - (च) कोई विशिष्ट प्राथमिकता प्राप्त किए बिना पत्तन की बर्थिंग नीति के अनुसार बर्थ किए गए पोत के लिए।

- (6) पोत के अपनी स्थिति बदलने की 1 घंटे की अवधि के लिए बर्थ किराया 1 घंटे की अवधि के संबंधित खण्ड की शुरुआत के समय पोत की स्थिति के अनुसार प्रभारित किया जा सकता है।
- (7) उस अवधि के लिए कोई बर्थ किराया नहीं लगाया जाएगा, जब पोत किनारे के सभी क्रनों/पत्तन के उपस्करों की अनुपलब्धता/खराबी और विद्युत आपूर्ति बंद होने सहित पत्तन पर आरोप्य अन्य कारणों से लगातार एक घंटे अथवा अधिक के लिए बर्थ में निष्क्रिय रहने के लिए बाध्य होता है।
- (8) बोर्ड उस अवधि, जिसके दौरान पोत डीएलबी/पत्तन/पत्तन कामगारों की किसी श्रेणी द्वारा हड़ताल जैसे कारणों से बर्थ/जेट्टी/मूरिंग्स/लंगरगाह में प्रतीक्षा करता/निष्क्रिय रहता है, के लिए बर्थ किराए/पोताश्रय प्रभारों की छूट/माफी पर विचार कर सकता है।

### 2.3.5 पोताश्रय प्रभार

जैसा नीचे उल्लिखित है, पोताश्रय प्रभार रास्ते पर अपने पहले आगमन पर बर्थिंग के पूर्व पहले 24 घंटे की छूट सहित उन पोतों के लिए लगाए जाने योग्य हैं, जो रास्ते में रुकते हैं।

विवरण	प्रति जीआरटी प्रति घंटे अथवा उसके भाग के लिए दर	
	विदेशगामी पोत (अमरीकी डॉलर)	तटीय पोत (रुपए)
पहले 24 घंटे	निःशुल्क	निःशुल्क
24 घंटे के बाद और 240 घंटे तक	0.000047	0.001
241 घंटे से 480 घंटे तक	0.00007	0.002
481 घंटे से आगे तक	0.00070	0.019

### टिप्पणी:

- (1) यांत्रिक प्रणाली के माध्यम से लदान किए गए लौह-अयस्क और गुटिका (यांत्रिक) पोतों के मामले में प्रारंभिक प्रवेश के समय कोई पोताश्रय प्रभार नहीं लगाया जाएगा।
- (2) लंगरगाह में पीओएल के यानान्तरण के लिए अभिप्रेत मंदर/डॉक्टर टैंकर पर कोई पोताश्रय प्रभार नहीं लगाया जाएगा।

### खण्ड-3

कच्चे तेल/पीओएल उत्पाद/शुष्क थोक कार्गो के पोतान्तरण/माल उतराई के लिए समेकित प्रभार

#### 3.1 बाहरी बंदरगाह में कच्चे तेल और पीओएल उत्पादों के पोतान्तरण/माल उतराई के लिए समेकित प्रभार

क्रम सं.	विवरण	इकाई	दर (रुपए)
1.	मंदर पोत से कच्चे तेल के पोतान्तरण/उतराई प्रचालन के लिए समेकित प्रभार	मंदर पोत की प्रति प्रत्येक यात्रा	4.25 लाख
2.	मंदर पोत से पीओएल उत्पादों के पोतान्तरण/उतराई प्रचालन के लिए समेकित प्रभार	मंदर पोत की प्रति प्रत्येक यात्रा	3.50 लाख
3.	डॉक्टर टैंकर तक पोतान्तरण/उतराई और इस पत्तन पर उतारे बिना अन्य पत्तनों पर ले जाए गए कार्गो पर घाटशुल्क प्रभार	प्रति कि.ली.	8.50
4.	डॉक्टर टैंकर अधिसूचित दरों के अनुसार प्रभार अदा करेंगे		
5.	उत्तम लांच आदि की आपूर्ति जैसी अन्य किसी विशिष्ट सेवाओं के लिए यथा लागू प्रभार लगाए जाएंगे		

### टिप्पणियां:

- (1) डॉक्टर टैंकर को मूल रूप से पोतान्तरित/उतराई किए गए और उसी यात्रा पर तत्पश्चात् दूसरे टैंकर में पोतान्तरित/उतारे गए कच्चे तेल/पीओएल उत्पादों पर दूसरे और परवर्ती पोतान्तरण/उतराई प्रचालनों के लिए प्रति कि.ली. 2.00 रुपए की दर पर घाटशुल्क प्रभार लगाया जाएगा।

- (2) समेकित प्रभार में पत्तन देयताएं, पायलिटेज शुल्क, बर्थ किराया प्रभार, 2 रुपए प्रति कि.ली. की दर पर फायर फ्लोर और घाटशुल्क प्रभार शामिल होंगे।
- (3) अगर मंदर पोत अन्य पत्तन तक वहन करने और पत्तन में आंशिक कार्गो उतारने अथवा विलोमतः के लिए डॉटर टैंकर तक कच्चे तेल/पीओएल उत्पादों का आंशिक कार्गो पोतान्तरित/उतारता है, तो मंदर पोत समेकित प्रभारों की बजाय वीपीटी के दरों के मान में निर्धारित अधिसूचित दरों पर पत्तन देयताएं, पायलिटेज शुल्क और बर्थ किराया प्रभार अदा करेगा। समेकित प्रभारों में निर्मित 2/- रुपए प्रति कि.ली. के घाटशुल्क का अवयव भी डॉटर पोत में पोतान्तरित/उतारी गई मात्रा के लिए मंदर पोत द्वारा देय होगा।
- (4) अगर मंदर पोत बाद में डॉटर टैंकर हो जाता है, तो मूल रूप से संग्रहित समेकित प्रभारों को विधिवत समायोजित करते हुए यथा लागू अधिसूचित दरों पर पत्तन देयताएं, पायलिटेज शुल्क, घाटशुल्क और बर्थ किराया प्रभार लगाया जाएगा।
- (5) चपलान (फैंडर्स) की तैयारी, चपलान (पत्तन/तेल उद्योग/पोत स्वामियों के) के पत्तन में कहीं से भी मंदर/डॉटर टैंकर के बगल तक अथवा विलोमतः चपलानों को खोलने के लिए प्रति प्रत्येक यात्रा पर मंदर टैंकर पर चपलान किराया प्रभार और कर्मचारियों के समयोपरि के लिए 27,000 रुपए का समेकित प्रभार लगाया जाएगा। यह प्रभार बाहरी बंदरगाह के भीतर पोतान्तरण/उताराई प्रचालन के लिए पत्तन में आने वाले मंदर पोत द्वारा देय होगा।
- (6) उपरोक्त समेकित प्रभार बाहरी बंदरगाह में कहीं भी किए गए कच्चे तेल/पीओएल उत्पादों के पोतान्तरण/उताराई प्रचालन के लिए लगाया जाएगा।

### 3.2 लंगरगाह में कच्चे तेल/पीओएल उत्पादों के पोतान्तरण/उताराई के लिए शुल्क

मंदर टैंकर पर प्रभार	प्रति जीआरटी 3 सेंट
डॉटर टैंकर पर प्रभार	विदेशगामी पोत : प्रति जीआरटी 3 सेंट तटीय पोत : प्रति जीआरटी 1.50 रुपए
एसटीएस प्रभार	मंदर टैंकर में कार्गो के पोतान्तरण/उताराई पर प्रतिटन 20.00 रुपए

#### टिप्पणी:

- (1) आगे कोई कटौती, जो तटीय पोत पर लागू है, नहीं प्रदान की जाएगी।
- (2) मंदर टैंकर और डॉटर टैंकर पोताश्रय प्रभार के भुगतान से पूर्णतः छूट प्राप्त हैं।
- (3) अगर डॉटर टैंकर लंगरगाह में मंदर पोत से कार्गो प्राप्त करने के बाद उताराई और/अथवा पोतान्तरण/माल उताराई प्रचालनों के लिए बाहरी बंदरगाह में अंतर्गत होता है, तो टैंकर उताराई और/अथवा पोतान्तरण/माल उताराई प्रचालनों के लिए लागू अधिसूचित दरों के अनुसार पत्तन प्रभार अदा करेगा। ऐसे मामले में, जैसा ऊपर इंगित किया गया है, पत्तन प्रभार के रूप में डॉटर टैंकर से लंगरगाह में प्रचालनों के लिए पहले ही एकत्रित राशि को अधिसूचित दरों के बदले समायोजित किया जाएगा।
- (4) पृथक्कृत स्थिरक भार वाले टैंकरों के लिए उसके अंतर्राष्ट्रीय टनभार प्रमाणपत्र के "अभ्युक्ति" कॉलम में इंगित घटा हुआ सकल टनभार पत्तन देयताओं के संग्रहण के लिए सकल टनभार माना जाएगा।
- (5) उपरोक्त दरों में वीपीटी द्वारा एवजी के रूप में एक टग का प्रावधान, पत्तन से उताराई स्थल तक चपलान (फैंडर) स्ट्रिंग का कर्षण करने के लिए दूसरे टग का प्रावधान, मंदर पोत का कार्य पूरा होने के बाद अन्तः पोत और वापस पत्तन में, लदान मास्टर के अनुदेशानुसार एसटीएस प्रचालन के बीच नैमेतिक कार्यस्थल पर फैंडर अनुक्षण और एसटीएस प्रचालन के लिए लचीले हौज के प्रवृत्तन जैसी सेवाओं के लिए प्रभार शामिल होंगे। उपर्युक्त के अतिरिक्त, अन्य सभी सेवाएं अधिसूचित दरों के अनुसार प्रभार्य होंगी। उपलब्धता और उपयुक्तता के अधीन पत्तन फैंडरों की आपूर्ति अधिसूचित दरों पर की जाएगी।
- (6) अगर लंगरगाह में पोतान्तरण/माल उताराई पूरा करने के बाद डॉटर टैंकर पोतान्तरण/उताराई और/अथवा उताराई के लिए अंतर्गत होता है और पुनः मंदर टैंकर से कार्गो प्राप्त करने के लिए लंगरगाह में अंतर्गत होता है तो ऐसे सभी आवागमन को केवल अंतरण के रूप में माना जाएगा।

## 3.3 भीतरी बंदरगाह/बाहरी बंदरगाह में शुष्क कार्गो के पोतान्तरण/उताराई के लिए प्रशुल्क

- शुष्क थोक कार्गो के पोतान्तरण/उताराई और अन्य पत्तनों में वहन के कार्य में लगे मदर/डॉक्टर पोतों/बाजों, दोनों के लिए पत्तन देयताओं, पायलिटेज और बर्थ किराए में 25% की छूट प्रदान की जाएगी।
- ऐसे पोतान्तरण/उताराई और अन्य पत्तनों में वहन किए जाने पर 6 रुपए प्रति टन का घाटशुल्क लगाया जाएगा। उक्त घाटशुल्क दर पोतान्तरित/उतारे गए और वीपीटी में प्रचालनरत बीओटी आपरेटरों के टर्मिनल तक लाए गए शुष्क थोक कार्गो पर लागू नहीं है।
- अन्य बर्थों (बीओटी बर्थ को छोड़कर) में उताराई/लदान के लिए घाटशुल्क के अतिरिक्त 3 रुपए प्रतिटन की दर पर माल उताराई/अपटॉपिंग प्रभार लगाया जाएगा।

## खण्ड-4

## कार्गो संबन्ध प्रभार

## 4.4 घाटशुल्क

मद सं.	नामावली	इकाई	विदेशी दर (रुपए)	तटीय दर (रुपए)
1.	अल्कोहल	प्रति टन	200.00	120.00
2.	एसीटोन	प्रति टन	165.00	99.00
3.	सभी किस्म के कोयला, कोक एवं कोलतार पिच	प्रति टन	26.00	15.60
4.	एल्युमिना (बल्क)	प्रति टन	30.00	18.00
5.	एल्युमिनियम, एल्युमिना सॉ इन्गोट, एल्युमिना बिलेट्स और एल्युमिना उत्पाद	प्रति टन	22.00	13.20
6.	एस्फाल्ट/बिटुमिन, बारेट्स, फेल्डस्पर, क्रोम अयस्क	प्रति टन	16.50	9.90
7.	सीमेंट क्लिंकर (सीमेंट सहित)	प्रति टन	17.00	10.20
8.	मैंगनीज अयस्क		9.90	5.95
9.	अमोनियम नाइट्रेट	प्रति टन	35.00	21.00
10.	ब्लास्ट भट्टी चूरा, बेंटोनाइट, डोलोमाइट चिप्स और स्विस् सैंड	प्रति टन	13.00	7.80
11.	केल्साइन्ड पेट्रोलियम कोक	प्रति टन	30.00	18.00
12.	कास्टिक सोडा	प्रति टन	25.00	15.00
13.	मोटे अनाज, खाद्यान्न, दालें एवं चीनी	प्रति टन	22.00	13.20
14.	घार्ज क्रोम, फेरो मैंगनीज, फेरो सिलिकन, सिलिकॉन मैंगनीज, हाईकार्बन फेरोक्रोम और अन्य अयस्क	प्रति टन	38.00	22.80
15.	अन्य रसायन	मूल्यानुसार	0.44%	0.264%
16.	कच्चा तेल, पेट्रोलियम उत्पाद (एलपीजी छोड़कर)	प्रति कि. ली.	57.50	57.50
17.	खाद्य तेल	कि.ली.	16.00	9.60
18.	इलेक्ट्रिकल सामग्री	मूल्यानुसार	0.25%	0.15%
19.	उर्वरक (एमओपी सहित)	प्रति टन	27.50	16.50
20.	ग्रेनाइट ब्लॉक एवं मार्बल	प्रति टन	37.00	22.20
21.	इलेमिनाइट सैंड	प्रति टन	11.50	6.90
22.	लौह-अयस्क (यांत्रिक)	प्रति टन	95.00	95.00
23.	लौह-अयस्क पैलेट्स (यांत्रिक)	प्रति टन	97.00	97.00

मद सं.	नामावली	इकाई	विदेशी दर (रुपए)	तटीय दर (रुपए)
24.	लौह-अयस्क (परिवर्तित)	प्रति टन	13.50	13.50
25.	लौह-अयस्क पैलेट्स (परिवर्तित)	प्रति टन	15.50	15.50
26.	चूना-पत्थर	प्रति टन	24.00	14.40
27.	तरल अमोनिया, मोल्टन सल्फर, रॉक फॉस्फेट और सल्फर	प्रति टन	26.50	15.90
28.	एलपीजी	प्रति टन	136.00	81.60
29.	मशीनरी	मूल्यानुसार	0.13%	0.08%
30.	शीरा	प्रति टन	25.00	15.00
31.	सोया, रेपसीड आदि जैसे सभी प्रकार के तेल अरक	प्रति टन	11.00	6.60
32.	फॉस्फोरिक/सल्फ्यूरिक एसिड	प्रति टन	37.00	22.20
33.	पिंग आयरन	प्रति टन	28.00	16.80
34.	निम्नलिखित सहित सभी श्रेणियों की आर.आर. सामग्री	प्रति टन	30.00	18.00
	(क) पूरी तरह जला मैग्नेसाइट (डीबीएम)			
	(ख) फ्यूज्ड मैग्नेसाइट/मैग्नेसिया (एफएम)			
	(ग) बॉक्साइट/राउंड क्लिन सुपर ग्रेड/राउंड क्लिन मिड आयरन			
	(घ) एल्युमिनियम/मैग्नेसियम/मिश्रधातु पाउडर			
	(ङ) ब्रिक/ब्रिक ग्रेग			
	(च) ग्रेफाइट			
	(छ) सिलिकॉन कार्बाइड			
	(ज) रिक्रामूल			
	(झ) फ्यूज्ड एल्युमिना			
	(ञ) म्यूलाइट			
	(ट) सी-वाटर मैग्नेसाइट			
35.	इस्पात उत्पाद-सभी किस्में	प्रति टन	35.00	21.00
36.	स्टायरिन मोनोमर	प्रति टन	55.00	33.00
37.	तापीय कोयला	प्रति टन	15.00	15.00
38.	लकड़ी के लट्ठे एवं लकड़ी का सामान	1 घन मीटर	20.00	12.00
39.	समुद्री उत्पाद	मूल्यानुसार	0.010%	0.006%
40.	बॉक्साइट (अयस्क)	प्रति टन	23.00	13.80
41.	1000/- रुपए प्रति टन तक और उसे शामिल करते हुए एफओबी/सीआईएफ मूल्य वाली अनामांकित सामग्रियां	प्रति टन	10.00	6.00
42.	1000/- रुपए प्रति टन से अधिक मूल्य वाली अनामांकित सामग्रियां	प्रति टन	40.00	24.00
43.	ब्रेक बल्क कार्गो का पोतान्तरण, जहां घाटशुल्क मूल्यानुसार आधार पर लगाया गया जाता है			
	(क) सीधे पोत से पोत तक	प्रति टन	150.00	90.00
	(ख) एक पोत से उतराई और तत्पश्चात दूसरे पोत तक नौभरण	प्रति टन	187.50	112.50
44.	ओएनजीसी के ओएसवी के प्रति खेप तेल अन्वेषण के प्रयोजनार्थ सामग्रियों पर 3500/- रुपए का घाटशुल्क प्रभार			

## टिप्पणियाँ:

- (1) कन्टेनर पर एक बार उतराई और पुनः नौभरण के समय पृथक-पृथक रूप से घाटशुल्क देय है।
- (2) गोदी में प्रवेश कर रही सामग्रियों, चाहे उनका नौभरण नहीं किया गया हो, पर घाटशुल्क प्रभार लगाए जाने योग्य हैं। तथापि, नौभरण के लिए गोदी में लाए गए, परंतु नौभरण नहीं किए गए अधिक कार्गो के लिए कोई घाटशुल्क नहीं लगाया जाएगा, अगर कार्गो को नौभरण के 24 घंटे के भीतर हटा दिया जाता है।
- (3) आयातों पर सीआईएफ मूल्य पर, निर्यातों पर एफओबी मूल्य पर और तटीय कार्गो पर तटीय सामग्रियों के बिल में निर्दिष्ट मूल्य पर मूल्यानुसार घाटशुल्क परिकलित किया जाएगा। प्रवेश सीमाशुल्क बिल/नौभरण बिल/तटीय सामग्रियों का बिल घाटशुल्क के प्रयोजनार्थ कार्गो के मूल्य का आकलन करने के लिए मुख्य दस्तावेज होंगे और जहां यह उपलब्ध नहीं है, मूल्य लदान पत्र/बीजक आदि के आधार पर निर्धारित किया जाएगा।
- (4) अगर उतरे/नौभरण के लिए अभिप्रेत क्राफ्ट का पत्तन के टग द्वारा पायलिटेज किया जाता है तो दरों के मान में यथा निर्धारित पायलिटेज घाटशुल्क प्रभार के अतिरिक्त लगाया जाएगा।
- (5) विविध प्रकृति के वस्तुओं वाले पैकेज पर उन वस्तुओं, जिनपर उच्चतम दर प्रभार्य है, पर लागू दर पर प्रभार लगाया जाएगा।
- (6) किसी भी कार्गो का "अनामांकित सामग्री" के रूप में वर्गीकरण करने के पूर्व संगत सीमाशुल्क वर्गीकरण का यह पता लगाने के लिए संदर्भ लिया जाएगा कि क्या कार्गो को उपर दी गई अनुसूची में उल्लिखित किसी विशिष्ट श्रेणी के अधीन वर्गीकृत किया जा सकता है या नहीं।
- (7) "केयर" "एलिमको", सीआरएस, डब्ल्यूएफपी आदि जैसे स्वैच्छिक संगठनों द्वारा केंद्र/राज्य सरकार के उपयुक्त सरकारी प्राधिकारी द्वारा प्रमाणीकरण के बदले आयतित कार्गो पर 20% की छूट प्रदान की जाएगी।
- (8) परियोजना परेषण पर 25% की छूट प्रदान की जाएगी।
- (9) उपर मद सं. 22 और 23 में निर्धारित लौह-अयस्क/पैलेट्स (यांत्रिक प्रहस्तन) के घाटशुल्क का संघटक निम्नानुसार है:

पण्य वस्तु	घाटशुल्क	प्रहस्तन	कर्षण, टिप्पलिंग और स्टेकिंग
लौह-अयस्क	26.20	36.50	32.30
लौह-अयस्क पैलेट्स	28.20	36.50	32.30

## 4.2 वीसीटीपीएल के अतिरिक्त गोदियों में प्रहस्तन किए गए कन्टेनर और कन्टेनरयुक्त कार्गो पर घाटशुल्क

क्रम सं.	विवरण	प्रति कन्टेनर दर (रुपए)		
		लंबाई में 20 फुट तक	लंबाई में 20 फुट से अधिक और 40 फुट तक	लंबाई में 40 फुट से अधिक
1.	कन्टेनर पर घाट शुल्क	15	23	30
2.	कन्टेनरयुक्त कार्गो पर घाट शुल्क (कार्गो की प्रकृति पर ध्यान दिए बिना) जब पत्तन परिसर के भीतर कोई लदान/उतराई नहीं होती है।	425	638	850
3.	कन्टेनरयुक्त कार्गो पर घाट शुल्क जब कार्गो का पत्तन परिसर के भीतर नौभरण/सुपुर्दगी के लिए लदान/उतराई किया जाता है।	दरों के मान के खण्ड 4.1 के अधीन वर्गीकरण के अनुसार घाट शुल्क		

## टिप्पणी:

- (1) वीसीटीपीएल में प्रहस्तन किए गए, परंतु वीपीटी की गोदियों में भरे/खाली किए गए कन्टेनर और कन्टेनरयुक्त कार्गो पर कोई घाट शुल्क नहीं लगाया जाएगा।

**4.3 विशिष्ट मामलों के लिए घाट शुल्क प्रभार**

निम्नलिखित विशिष्ट मामलों में खण्ड 4.1 में यथानिर्दिष्ट घाट शुल्क प्रभार लगाए जाएंगे:

- (1) पोत के नीतल पर ढोए जाने वाले यान
- (2) परित्यक्त सामग्रियों पर
- (3) पैकेज के प्रदर्शित विवरण पर, चाहे वे खाली अथवा आंशिक खाली उतारे गए हों।

**4.4 संकटग्रस्त पोत से वस्तुओं पर घाट शुल्क प्रभार**

मद सं.	विवरण	देव प्रभार
1.	संकटग्रस्त पोतों से उतारा गया अन्य पत्तनों का कार्गो	खण्ड 4.1 में विनिर्दिष्ट के अनुसार
2.	ऐसा कार्गो, जिसके लिए विशाखापट्टणम में निर्यात घाट शुल्क अदा किया जा चुका है, गंतव्य स्थान तक पहुंचाया नहीं गया है।	कोई घाट शुल्क नहीं
3.	पत्तन के परिसर से प्रस्थान किए बिना पुनःपोतलदान किया गया अन्य पत्तनों का कार्गो	पोतलदान के समय कोई घाट शुल्क नहीं

**4.5 घाट शुल्क से मुक्त सामग्रियां**

निम्नलिखित सामग्रियां घाटशुल्क से मुक्त होंगी:

- (1) पशुधन के साथ आने वाले चारे और कार्गो के रूप में प्रदर्शित नहीं
- (2) डाक सामग्रियां
- (3) जहाज के वास्तविक निभार फिटिंग्स, जहाज के भंडार, जहाज की सामग्रियां, जहाज के अतिरिक्त पुर्जें और जहाजों के प्रयोग के लिए अप्रदर्शित निभार।
- (4) जहाज का कूड़ा-कर्कट, बशर्ते कि संपूर्ण कार्गो पत्तन पर उतारा जाता है और इस आशय का संतोषजनक साक्ष्य प्रस्तुत किया जाता है कि कूड़ा-कर्कट उस पारेषण का भाग है, जिसके लिए घाट शुल्क प्रभार अदा किया गया है।
- (5) घाट के शेड, भांडागारों, किराए पर दिए भूखंडों आदि से संग्रहित कूड़ा-कर्कट।
- (6) पोतान्तरण के लिए प्रदर्शित नहीं, परंतु मात्र एक ही पोत के एक से दूसरे हैच में स्थानान्तरित अथवा उतारे गए और उसी पोत में पुनःपोतलदान किए गए कार्गो। तथापि, अगर प्रहस्तन प्रभार व्यय किया गया हो और यथा लागू विलम्ब शुल्क प्रभार वसूल किया जाएगा।
- (7) वास्तविक यात्रियों के साज-सामान, नाविकों के साज-सामान और उनके साथ आने वाली व्यक्तिगत सामग्रियां।
- (8) राजनयिक डाक सामग्री।
- (9) सामग्री की पैकेजबंदी के लिए प्रयुक्त बर्फ।
- (10) पोतों पर विधिवत चढ़ाए अथवा उतारे सैन्य कर्मियों के साथ आने वाले व्यक्तिगत साज-सामान, घोड़े और वाहन तथा अन्य सैन्य उपस्कर और ऐसे कर्मिकों को भोजन प्रदान करने के लिए अभिप्रेत पशु।
- (11) रेत स्थिरक भार
- (12) सर्वेक्षण की अपशिष्ट वस्तुएं
- (13) उतारे/चढ़े यात्री

**4.6 विलम्ब शुल्क प्रभार/भंडारण प्रभार****4.6.1 मार्गस्थ आवास स्थल में निःशुल्क भंडारण अवधि**

क्रम सं.	विवरण	निःशुल्क अवधि
1.	आयात कार्गो (i) आयात कार्गो (ii) परियोजना कार्गो	3 दिन 10 दिन
2.	निर्यात कार्गो	30 दिन
3.	पोतान्तरण के लिए उतरी सामग्रियां	10 दिन



**टिप्पणी:**

- (1) ऊपर निर्वाहित निःशुल्क अवधि में सीमाशुल्क अधिसूचित अवकाश के दिन और पतन के अकार्य दिवस शामिल नहीं हैं।
- (2) आयात
  - (i) आयात कार्गो के लिए निःशुल्क अवधि पोत से अंतिम उतलाई पूरी होने के दिन के बाद वाले दिन से मानी जाएगी।
  - (ii) कन्टेनरयुक्त कार्गो के लिए निःशुल्क अवधि खाली करने के दिन के बाद वाले दिन से प्रारंभ होगी।
  - (iii) बचाव की गई सामग्रियों के मामले में निःशुल्क अवधि बचाव करने के दिन के बाद वाले दिन से प्रारंभ होगी।
  - (iv) जहां सामग्रियां पोत द्वारा लाइटरों, बाजों अथवा अन्य फ्लोटिंग यानों में उतारी जाती हैं वहां निःशुल्क दिवस लाइटरों, बाजों अथवा अन्य फ्लोटिंग यानों से सामग्रियों को घाट अथवा जेट्टी में पूर्णतः उतारने के दिन से परिकल्पित किया जाएगा।
  - (v) ऐसे मामलों में, जहां भरे हुए कन्टेनर को कन्टेनरों के उतारने के अंतिम दिन से 7 दिनों के भीतर खाली नहीं किया जाता है, वहां कन्टेनरों के भीतर कार्गो पर विलंब शुल्क प्रभार लगाया जाएगा और कन्टेनरों पर लगाए जाने योग्य भंडारण प्रभारों के अतिरिक्त 7 दिनों की निःशुल्क अवधि की समाप्ति के बाद खाली करने के दिन तक और उसे शामिल करते हुए आयात कार्गो पर लगाई जाने योग्य सामान्य दरों पर स्टीमर एजेंट से वसूल किया जाएगा।
- (3) निर्यात
 

निर्यात कार्गो के लिए निःशुल्क अवधि पतन परिसर में सामग्रियों की प्राप्ति की वास्तविक तारीख से प्रारंभ होगी।
- (4) पतन परिसर में लाई गई और वहां से पोतलदान किए बिना हटाई गई सामग्रियों पर कोई निःशुल्क दिवस अनुमत्य नहीं है। पोतलदान के दौरान लाई गई और पोतलदान के 24 घंटे के भीतर हटाई गई सामग्रियों के लिए कोई विलंब शुल्क नहीं लगाया जाएगा।
- (5) पोतान्तरण के लिए उतारी गई सामग्रियों के मामले में मार्गस्थ में 10 दिनों की निःशुल्क भंडारण अवधि सीमाशुल्क अधिसूचित अवकाश दिवसों और पतन के अकार्य दिवसों को छोड़कर कार्गो उतारने के अंतिम दिन से गिनी जाएगी।

**4.6.2 निर्यात पर विलंब शुल्क प्रभार/आयात प्रभार:**

मद सं.	विवरण	देय प्रभार
1.	निःशुल्क अवधि की समाप्ति के बाद पहले छः दिनों के लिए	प्रत्येक तीन दिनों अथवा उसके भाग के लिए प्रतिटन/घन मीटर अथवा उसके भाग के लिए 18.00 रुपए
2.	अगले छः दिनों के लिए	प्रत्येक तीन दिनों अथवा उसके भाग के लिए प्रतिटन/घनमीटर अथवा उसके भाग के लिए 36.00 रुपए
3.	उसके बाद	प्रत्येक दिन अथवा उसके भाग के लिए प्रतिटन/घनमीटर अथवा उसके भाग के लिए 18.00 रुपए

**टिप्पणियां:**

- (1) ऐसी वस्तुओं के मामले में जिनके लिए "मूल्यानुसार" आधार पर घाटशुल्क प्रभार संग्रहित किया जाता है, विलंब शुल्क "प्रतिटन" आधार पर लगाया जाएगा। अन्य सभी मामलों में विलंब शुल्क "प्रतिटन" आधार अथवा "प्रति घनमीटर" आधार, जैसा भी मामला हो, पर संग्रहित घाटशुल्क प्रभार के आधार पर लगाया जाएगा।
- (2) खुले स्थान/क्षेत्र में पड़ी सामग्रियों के लिए उपरोक्तलिखित प्रभारों का 50% लगाया जाएगा।
- (3) अगर प्रचालनात्मक क्षेत्र प्रयोक्ताओं को पट्टे अथवा किराए पर दिया गया हो तो कन्टेनर पर भंडारण प्रभार और उसमें रखे कार्गो पर विलंब शुल्क पुनः नहीं लगाया जाएगा।

## (4) प्रतिधारित सामग्रियों पर विलंब शुल्क

ऐसी किसी भी अवधि, जिसके लिए इस नियम के अंतर्गत निःशुल्क अनुमति है, के परिकलन में निम्नलिखित अवधियों को शामिल नहीं किया जाएगा; यथा:-

- (i) ऐसी अवधि, जिसके दौरान पत्तन के स्वास्थ्य अधिकारी द्वारा प्रतिधारित वस्तुओं को नष्ट किया गया हो।
- (ii) ऐसी अवधियाँ, जिनके दौरान मूल्यांकन की सामान्य प्रक्रिया से भिन्न विश्लेषणात्मक अथवा तकनीकी परीक्षण सहित विशेष जांच के प्रयोजनार्थ वस्तुएं सीमाशुल्क आयुक्त द्वारा प्रतिधारित की गई हैं और सीमाशुल्क आयुक्त द्वारा प्रमाणित किया गया हो कि ऐसा आयातक/निर्यातक की ओर से किसी दोष या चूक के कारण नहीं है।
- (iii) जहां वस्तुएं सीमाशुल्क आयुक्त द्वारा आयात/निर्यात नियंत्रण औपचारिकताओं के कारण प्रतिधारित की गई हैं और विलंब सीमाशुल्क आयुक्त द्वारा प्रमाणित किया गया हो, जोकि आयातक/निर्यातक की ओर से किसी दोष या चूक के कारण नहीं है। प्रतिधारण की ऐसी अवधियों के लिए 4(i) और (ii) के अधीन विलंब शुल्क प्रभारों की निम्नवत वसूली की जाएगी:-

प्रथम 45 दिन	:	निःशुल्क
46 दिन से 90 दिन तक	:	वास्तविक विलंब शुल्क प्रभारों का 50%
90 दिन से आगे	:	वास्तविक विलंब शुल्क प्रभारों का 100%

पूर्ण दर पर वास्तविक विलंब शुल्क प्रभारों का परिकलन 45 दिन के बाद लागू उचित स्लैब पर दरों के मान के अनुसार किया जाएगा और उपर्युक्त रियायती दर वसूली योग्य पूर्ण विलंब शुल्क प्रभारों पर लागू की जाएगी।

प्रथम 45 दिनों का आकलन निम्नानुसार किया जाएगा:-

- (क) यदि कार्गो सीमाशुल्क द्वारा निःशुल्क दिवसों की समाप्ति से पूर्व प्रतिधारित किया जाता है, तो निःशुल्क दिवसों की समाप्ति के बाद प्रथम 45 दिन; और
- (ख) यदि कार्गो सीमाशुल्क द्वारा विलंब शुल्क प्रभारों के लगने के बाद प्रतिधारित किया जाता है, तो प्रतिधारण की तारीख से प्रथम 45 दिन।

उपर्युक्त रियायत प्राप्त करने के लिए प्रतिधारण प्रमाणपत्र वस्तुओं की निकासी की तारीख से छह महीने की अवधि के भीतर प्रस्तुत किया जाएगा।

- (5) कन्टेनर (आयात) से उतारने के बाद मार्गस्थ क्षेत्र में पड़े रहने के समय कन्टेनरयुक्त कार्गो पर विलंब शुल्क निःशुल्क अवधि की समाप्ति के बाद आयात कार्गो पर लगाए जाने योग्य सामान्य विलंब शुल्क प्रभार के अनुसार कन्टेनर से उतारे कार्गो पर प्रभार्य होगा।

## (6) घाट से नहीं हटाए गए कार्गो पर विलंब शुल्क

पोत से उतराई/पोत पर पोतलदान पूरा होने के बाद बाहरी बंदरगाह में सामान्य कार्गो बर्थ से नहीं हटाए गए कार्गो पर विलंब शुल्क लगाया जाएगा।

- (i) प्रथम पांच घंटे निःशुल्क
- (ii) 6ठे से 10वें घंटे प्रति घंटे अथवा उसका भाग 5,000 रुपए
- (iii) 11वें से 15वें घंटे प्रति घंटे 10,000 रुपए
- (iv) 16वें घंटे से आगे प्रति घंटे अथवा उसके भाग के लिए 25,000 रुपए

पत्तन प्राप्तकर्ता/पोतवणिक की लागत पर कार्गो को अंतरित करने का अधिकार सुरक्षित रखता है।

- (7) अगर प्रचालनात्मक क्षेत्र प्रयोक्ताओं को पट्टे अथवा किराए पर दिया गया है तो कार्गो पर विलंब शुल्क नहीं लगाया जाएगा।

## 4.6.3 कन्टेनरों पर भंडारण प्रभार

विवरण	प्रतिदिन अथवा उसका भाग कि कन्टेनर दर			
	विदेशगामी (अमरीकी डॉलर)		तटीय (रुपए)	
	20 फुट	40 फुट	20 फुट	40 फुट
भरे और खाली कन्टेनर पर भंडारण प्रभार	0.14	0.28	8.25	12.50

## टिप्पणियाँ:

- (1) चाहे खाली अथवा भरे हों, आयात/निर्यात कन्टेनरों पर 1 दिन की निःशुल्क अवधि अनुमत्त होगी। निःशुल्क अवधि के परिकलन के प्रयोजनार्थ सीमाशुल्क अधिसूचित अवकाश दिवसों और पत्तन के अकार्य दिवसों को छोड़ दिया जाएगा।
- (2) आयात कन्टेनरों के लिए निःशुल्क भंडारण अवधि कन्टेनर के उतरने के दिन के बाद वाले दिन से प्रारंभ होगी। निर्यात कन्टेनर के लिए निःशुल्क अवधि कन्टेनर के टर्मिनल में प्रवेश करने के समय से प्रारंभ होगी।
- (3) परित्यक्त एफसीएल कन्टेनरों/पोतवणिक के स्वामित्व वाले कन्टेनरों पर भंडारण प्रभार लिखित में परित्यक्त करने की सूचना की प्राप्ति की तारीख अथवा कन्टेनर के उतरने के दिन से 75 दिनों, इनमें से जो भी पहले हो, तक निम्नलिखित शर्तों के अधीन लगाया जाएगा:
  - (i) परेशिती किसी भी समय परित्यक्त करने का पत्र जारी कर सकता है।
  - (ii) अगर परेशिती परित्यक्त करने का ऐसा पत्र जारी नहीं करना चाहता है, तो कन्टेनर एजेंट/एमएलओ भी इस शर्त के अधीन परित्यक्त करने का पत्र जारी कर सकता है कि लाइन कार्गो के साथ कन्टेनर की अभिरक्षा लेगा और या तो उसे वापस लेगा अथवा उसे पत्तन की परिसर से हटाएगा; और लाइन कन्टेनर की अभिरक्षा लेने के पूर्व कार्गो और कन्टेनर पर लगे सभी पत्तन प्रभारों का भुगतान करेगा।
  - (iii) कन्टेनर एजेंट/एमएलओ आवश्यक औपचारिकताओं का पालन करेंगे और दुलाई तथा खाली करने की लागत का वहन करेंगे। निर्दिष्ट अवधि के भीतर ऐसी कार्यवाई करने में उनकी विफलता के मामले में कन्टेनर पर भंडारण प्रभार ऐसे समय तक लगाया जाना जारी रहेगा, जब तक नौवहन लाइन द्वारा कार्गो को खाली करने के लिए सभी आवश्यक कार्यवाई नहीं की जाती।
  - (iv) जहां कन्टेनर को सीमाशुल्क प्राधिकारियों द्वारा जप्त किया जाता है और उसे 75 दिनों की निर्धारित समय-सीमा के भीतर खाली नहीं किया जा सकता है तो भंडारण प्रभार लाइन द्वारा आवश्यक औपचारिकताओं का अनुपालन करने और दुलाई तथा खाली करने की लागत का वहन करने के अधीन कार्गो को मुक्त करने के सीमाशुल्क के आदेश के दिन से लागू होना बंद हो जाएगा। अन्यथा, जब कन्टेनर को लाइन/परेशिती द्वारा पत्तन परिसर से सीमाशुल्क आबद्ध क्षेत्र में हटाया जाना चाहिए और उस मामले में भंडारण प्रभार ऐसे हटाए जाने के दिन से लागू होना समाप्त हो जाएगा।
- (4) अगर प्रचालनात्मक क्षेत्र प्रयोक्ताओं को पट्टे अथवा किराए पर दिया गया है तो कन्टेनर पर भंडारण प्रभार नहीं लगाया जाएगा।
- (5) भंडारण प्रभार उस अवधि के लिए नहीं लगेगा, जिसके दौरान बीपीटी प्रयोक्ता द्वारा अनुरोध करने पर आयात कन्टेनर की सुपुर्दगी अथवा निर्यात कन्टेनर का पोतलदान नहीं कर सकता।

## 4.7.1 कार्गो प्रहरतन के लिए प्रभार (श्रमिक प्रभार):

यहां नीचे निर्धारित प्रहरतन प्रभार घाटशुल्क लगाने के अतिरिक्त निम्नलिखित कार्गो मर्दों के लिए लगाया जाएगा:

- (i) क्रेन-मैन (क्रेन-मैन)
- (ii) मॅगनीज अयस्क
- (iii) हाई कार्बन फेरो क्रोम, फेरो मॅगनीज, चार्ज क्रोम, फेरो सिलिकॉन, सिलिकॉन मॅगनीज और अन्य अयस्क (निर्यात ब्लक)
- (iv) लौह-अयस्क (हस्तचालित निर्यात)

- (v) पिंग आयरन (निर्यात)  
 (vi) मशीनरी (आयात)  
 (vii) लकड़ी के लट्टे और लकड़ी की मर्दे (आयात)  
 (viii) बोरियाँ/बक्सों में रिफ़ैक्टेरी कच्ची सामग्रियों की सभी किस्में (आयात) और सामान्य कार्गो तथा बोरीबंद कार्गो (आयात)

मंद सं.	विवरण	इकाई	दर (रुपए)
1.	1 टन तक और उसके सहित वजन वाले पैकेट/बोरियाँ	1000 कि.ग्रा.	36.00
2.	1 टन से अधिक तथा 3 टन तक और उसके सहित वजन वाले पैकेट	1000 कि. ग्रा.	40.00
3.	3 टन से अधिक वजन वाले पैकेट	1000 कि. ग्रा.	45.00
4.	जब पत्तन क्रेन प्रदान करता है, तब बार्ज से घाट तक आयात कार्गो के वहन के लिए प्रयुक्त क्रेन	1000 कि. ग्रा.	3.50
5.	आयात कार्गो के लिए आपूरित बार्जों/लाइटर्स में श्रमिक प्रहस्तन प्रभार	1000 कि. ग्रा.	10.00
6.	गोदी क्षेत्र के भीतर एक स्थान से दूसरे स्थान तक कन्टेनर के अंतरण के लिए	प्रति एक अंतरण प्रति कन्टेनर (भरा अथवा खाली)	161.00

#### टिप्पणियाँ:

- (1) मंद सं. 1, 2 और 3 के लिए निर्दिष्ट प्रहस्तन प्रभार में उपस्कर किराया प्रभार शामिल है।
- (2) (i) अगर स्टीमर एजेंटों/रिसीवरों अथवा उनके एजेंटों (जब भी अपेक्षित हो) द्वारा लकड़ी के लट्टों अथवा कन्टेनरों को छोड़कर किसी अन्य सामान्य कार्गो की घाट से मार्गस्थ क्षेत्र तक ढुलाई के लिए ट्रेलरों की आपूर्ति की जाती है तो श्रमिक प्रभार की अनुसूची 4.7.1 की मद सं. 1, 2 और 3 में निर्दिष्ट दरों के अनुसार 20% की छूट दी जाएगी।
- (ii) अगर प्रचालन में केवल तट प्रहस्तन उपस्कर लगाने की आवश्यकता होती है और लकड़ी के लट्टों अथवा कन्टेनरों को छोड़कर अन्य किसी सामान्य कार्गो की घाट से मार्गस्थ क्षेत्र तक ढुलाई के लिए स्टीमर एजेंटों/रिसीवरों अथवा उसके एजेंटों (जहां भी अपेक्षित हो) द्वारा इस उपस्कर की आपूर्ति की दशा में श्रमिक प्रभारों की अनुसूची 4.7.1 की मद सं. 1, 2 और 3 में निर्दिष्ट दरों के अनुसार 20% की छूट दी जाएगी।
- (iii) अगर ट्रेलरों तथा साथ ही लकड़ी के लट्टों सहित, परंतु कन्टेनरों को छोड़कर आयात सामान्य कार्गो के प्रहस्तन और ढुलाई के लिए प्रहस्तन उपस्कर दोनों की आपूर्ति स्टीमर एजेंट/रिसीवर अथवा उनके एजेंटों (जहां भी अपेक्षित हो) द्वारा की जाती है तो श्रमिक प्रभारों की अनुसूची 4.7.1 की मद सं. 1, 2 और 3 में निर्दिष्ट दरों पर 50% की छूट दी जाएगी।

#### 4.7.2 आयात अथवा निर्यात के लिए कन्टेनरों हेतु प्रहस्तन प्रभार

20 फुट का कन्टेनर		40 फुट का कन्टेनर		40 फुट से अधिक का कन्टेनर	
भरा हुआ (रुपए)	खाली (रुपए)	भरा हुआ (रुपए)	खाली (रुपए)	भरा हुआ (रुपए)	खाली (रुपए)
160	120	320	240	360	275

## 4.7.3 अस्थायी रूप से उतारे और उसी पोत द्वारा पुनः पोतलदान किए गए कार्गो

विवरण	इकाई	दर (रुपए)
जब पत्तन के श्रमिक द्वारा प्रहस्तन किया जाए	प्रति 1000 कि. ग्रा.	16.10 रुपए

## अनुसूची 4.7.1, 4.7.2 और 4.7.3 से संबंधित टिप्पणियां

- (1) कन्टेनरों के प्रहस्तन में आकस्मिक आवागमन के लिए कोई प्रभार नहीं लगाया जाएगा।
- (2) आपूरित उपस्कर के लिए यथा लागू अतिरिक्त प्रभार लगाया जाएगा।
- (3) जहाज के किनारे तक अंतरण और घाट तक/से भंडारण यार्ड के अंतरण, रियायती प्रशुल्क के लिए पात्र तटीय कार्गो और तटीय कन्टेनरों के संबंध में प्रचालन के मामले में उपरोक्त अनुसूची में निर्धारित दरों का 60% लगाया जाएगा।
- (4) पत्तन निर्यात कार्गो की अभिस्सा नहीं लेता।
- (5) पत्तन आयात कार्गो उतारता है, उसकी अभिस्सा लेता है, मार्गस्थ स्थान तक वहन करता है और बाल्क में कार्गो, क्रेटों में जीवित पशुओं और अन्य वर्गों, जिसके लिए जहाज से किनारे तक सुपुर्दगी की पत्तन और सीमाशुल्क प्राधिकारियों द्वारा विशेष मामलों में अनुमति दी जाती है, को छोड़कर लाइटर्स में उतारे गए कार्गो सहित सभी आयात कार्गो की सुपुर्दगी की छटाई करता है।
- (6) पत्तन द्वारा प्रहस्तन किए गए अस्थायी रूप से उतारे कार्गो के मामले में इन प्रभारों में मार्गस्थ शेड अथवा स्थान में हटाने, मिलाप करने, वहन करने, छंटाई करने के प्रभार शामिल हैं।
- (7) घाट के बर्थ में खड़े किए गए पोत अथवा मूरिंग्स में बर्थ किए गए पोत से लाइटर्स में अथवा घाट पर अस्थायी रूप से उतारे कार्गो के मामले में कार्गो जहाज के व्यय, जोखिम और उत्तरदायित्व पर होगा।
- (8) खण्ड 4.7.1 में मद सं. 4 में निर्दिष्ट प्रभार 5 टन और उससे अधिक वजन वाले लिफ्ट पर लागू नहीं होगा।
- (9) या तो भरे अथवा खाली कन्टेनरों के अंतरण के लिए प्रभार पोत स्वामी/स्टीमर एजेंट द्वारा देय होगा। कन्टेनर की दुलाई के लिए ट्रैक्टर-सह-ट्रेलर की आपूर्ति संबंधित पोत स्वामी/स्टीमर एजेंट द्वारा की जाएगी।

## खण्ड-5

## यान/उपस्कर को किसए पर लेने के लिए प्रभार

## 5.1 फ्लोटिंग क्रेन प्रभार:

## 5.1.1. 150 टन फ्लोटिंग क्रेन:

मद सं.	पैकेट का वजन अथवा प्रभार की प्रकृति	इकाई	दर (रुपए)	दूसरे प्रचालन के लिए (रुपए में दर)
1.	50 टन तक	प्रति घंटा अथवा उसका भाग	न्यूनतम 4002/- रुपए के अधीन प्रति घंटे अथवा उसके भाग के लिए 2001/- रुपए	न्यूनतम 2001/- रुपए के अधीन प्रति घंटे अथवा उसके भाग के लिए 1000.50 रुपए
2.	50 टन से अधिक, परंतु 60 टन से अधिक नहीं	प्रति टन अथवा उसका भाग	862.50	431.25

बन्ध सं.	पैकेट का बजन अथवा प्रभार की प्रकृति	इकाई	दर (रुपए)	दूसरे प्रचालन के लिए (रुपए में दर)
3.	60 टन से अधिक	-तदैव-	1150.00	575.00
4.	जब क्रैन की मांग की जाती है, परंतु उसका उपयोग नहीं किया जाता है और मांग को पत्तन के सामान्य कार्य घंटों के दौरान 2 घंटे का स्पष्ट नोटिस देकर रद्द नहीं किया जाता है।	प्रति मांग	3990.50	...
5.	प्रतिधारण के लिए अगर क्रैन को लिफ्ट अथवा लिफ्टों के लटकाने के लिए तैयार नहीं होने के कारण निष्क्रिय रखा जाता है।	प्रति घंटा अथवा उसका भाग	1995.25	...
6.	नियम के उल्लंघन के लिए दंड अर्थात् उत्तराई अथवा लदान के लिए एक बार में केवल एक ही लिफ्ट लटकाया जाएगा।	प्रति उल्लंघन	1426.00	...
7.	बार्ज के रूप में क्रैन के डेक के प्रयोग के लिए अतिरिक्त प्रभार।	प्रति लदान खेप	2990.00	...
8.	नैमित्तिक लदान पोतलदान और कार्गो की सुपुर्दगी के अतिरिक्त अन्य प्रयोजन के लिए क्रैन प्रयोग हेतु।	प्रति घंटा अथवा उसका भाग	12937.50	...
9.	ईष में कार्य करने के लिए पोत पर उपस्कर स्थापित करना/हटाना (केवल कार्गो प्रहस्तन के लिए)	-तदैव-	1150.00	...
10.	एफएच के जूबे हुए ट्रॉलरों को उठाने के प्रयोजनार्थ क्रैन के प्रयोग के लिए	प्रति घंटा अथवा उसका भाग	3500.00	...

#### 5.1.2 60 टन फ्लोटिंग क्रैन:

बन्ध सं.	प्रत्येक पैकेट का बजन अथवा प्रभार की प्रकृति	इकाई	दर (रुपए)	दूसरे प्रचालन के लिए (रुपए में दर)
1.	50 टन तक	प्रति घंटा अथवा उसका भाग	न्यूनतम 4002/- रुपए के अधीन प्रति घंटे अथवा उसके भाग के लिए 2001/- रुपए	न्यूनतम 2001/- रुपए के अधीन प्रति घंटे अथवा उसके भाग के लिए 1000.50 रुपए
2.	50 टन से अधिक, परंतु 60 टन से अधिक नहीं	प्रति टन अथवा उसका भाग	862.50	...
3.	जब क्रैन की मांग की जाती है, परंतु उसका उपयोग नहीं किया जाता है और मांग को पत्तन के सामान्य कार्य घंटों के दौरान 2 घंटे का स्पष्ट नोटिस देकर रद्द नहीं किया जाता है।	प्रति मांग	3990.50	...

नव सं.	प्रत्येक पैकेट का वजन अथवा प्रभार की प्रकृति	इकाई	दर (रुपए)	दूसरे प्रचालन के लिए (रुपए में दर)
4.	प्रतिधारण के लिए अगर क्रैन को लिफ्ट अथवा लिफ्टों के लटकाने के लिए तैयार नहीं होने के कारण निष्क्रिय रखा जाता है।	प्रति घंटा अथवा उसका भाग	1995.25	...
5.	नियम के उल्लंघन के लिए दंड अर्थात् उताराई अथवा लदान के लिए एक बार में केवल एक ही लिफ्ट लटकाया जाएगा।	प्रति उल्लंघन	575.00	...
6.	बार्ज के रूप में क्रैन के डेक के प्रयोग के लिए अतिरिक्त प्रभार।	प्रति लदान खेप	2990.00	...
7.	नैमित्तिक लदान पोतलदान और कार्गो की सुपुर्दगी के अतिरिक्त अन्य प्रयोजन के लिए क्रैन प्रयोग हेतु।	प्रति घंटा अथवा उसका भाग	5692.50	...

**टिप्पणियाँ:**

- (1) उपर निर्धारित प्रभार में क्रैन के कर्षण और बांधने के लिए प्रभार शामिल हैं।
- (2) जब मांग किया जाए, तब पूरा प्रभार अदा करना होगा, चाहे क्रैन का उपयोग किया जाता है या नहीं, जब तक मांग को रद्द करते हुए 2 घंटे की स्पष्ट सूचना नहीं दी जाती।
- (3) उताराई अथवा लदान के लिए एक बार में केवल एक ही लिफ्ट लटकाया जाएगा। परंतु, जब एक अथवा अधिक लिफ्ट को एक साथ लटकाकर क्रैन द्वारा उतारा अथवा लदान किया जाता है, तब ऐसे लिफ्ट के कुल वजन पर लागू दर पर क्रैन भाड़ा प्रभार वसूली योग्य है। इसके अतिरिक्त, उपरोक्त दरों पर दंड लगाया जाएगा।
- (4) बार्ज के रूप में क्रैन के डेक के प्रयोग के लिए पृथक मांग प्रस्तुत की जाएगी। मांग किए जाने के समय से उसे रद्द किए जाने के समय तक क्रैन डेक प्रभार लगाया जाएगा। तथापि, बार्ज के रूप में विशेष प्रयोग के लिए क्रैन डेक की आपूर्ति नहीं की जाएगी।
- (5) किराया प्रभार फ्लोटिंग क्रैन को किराएदार को उपलब्ध कराए जाने के समय से उसे पतन प्राधिकारियों को वापस सुपुर्द किए जाने तक लगेगा। फ्लोटिंग क्रैन को उपलब्ध कराया गया कहा जाएगा, जैसे ही वह किराए के प्रयोजनार्थ चलना प्रारंभ करते हुए बेस तक वापस लौटता है। टग प्राप्त करने के लिए प्रतीक्षा अवधि, अगर कोई हो, किराया अवधि से निकाल दिया जाएगा।
- (6) पोतान्तरण अथवा समान तल कार्गो अथवा जहाज के गियर को मरम्मत के लिए वर्कशॉप में हटाए जाने पर जब उसे पुनः उठाने के लिए भारी लिफ्ट क्रैन द्वारा उतारा जाता है तो उसके लिए पोत से उताराई के प्रथम प्रचालन के लिए उपरोक्त दरों पर अलग से और घाट से पुनः उठाने और उसे पोत पर रखने के परवर्ती प्रचालन के लिए उपरोक्त दरों का आधा प्रभार लगाया जाएगा।
- (7) प्रतिधारण अवधि निकालने के प्रयोजनार्थ इस बात का ध्यान किए बिना कि क्या दो अथवा अधिक लिफ्ट का साथ-साथ प्रहस्तन किया गया है, लिफ्ट को तैयार करने में हुए नगण्य विलंब को शामिल करने के लिए 15 मिनट की छूट अवधि की अनुमति दी जाएगी। ऐसा प्रतिधारण लिफ्ट के प्रहस्तन किए जाने तक गिना जाएगा।
- (8) जब भी कर्मचारियों को समयोपरि पर तैनात किया जाता है, फ्लोटिंग प्रचालन के लिए कर्मचारियों के समयोपरि प्रभार के लिए प्रति घंटे अथवा उसके भाग के लिए 100.00 रुपए की राशि लगाई जाएगी।

## 5.2 कर्षण प्रभार

## 5.2.1 कर्षण प्रभार (पत्तन सीमाओं के भीतर):

मद सं.	विवरण	इकाई	दर	
			विदेशगामी पोत (अमरीकी डॉलर)	तटीय पोत (रुपए)
1.	30 टन बीपी तक के टग	प्रति घंटा अथवा	284.12	7594.50
2.	30 टन बीपी से अधिक के टग	उसका भाग (न्यूनतम दो घंटों के अधीन)	568.25	15180.30

## टिप्पणियाँ:

- (1) टग किराया प्रभार टग के पत्तन की जेट्टियों को छोड़ने से लेकर जेट्टी में उसके लौटने तक परिकलित किया जाएगा।
- (2) पार्टी की मांग पर एवजी व्यवस्था के लिए टग उपरोक्त अनुसूची में निर्धारित दरों के 70% की दर पर प्रभार्य होगा।
- (3) इस अनुसूची में निर्धारित कर्षण प्रभार पायलटेंज और अंतरण प्रचालन के अतिरिक्त टग को किराए पर लेने के लिए है।

## 5.3 गैंग के साथ मूरिंग नौका/पायलट लांच किराया/पायलट शुल्क

मद सं.	विवरण	इकाई	दर (रुपए में)
1.	गैंग के साथ मूरिंग नौका	प्रथम 4 घंटे अथवा उसके भाग के लिए	361.10
		प्रत्येक अतिरिक्त घंटे अथवा उसके भाग के लिए	135.70
2.	पायलट लांच	प्रति आवागमन	2034.00
3.	पायलट शुल्क	प्रति आवागमन प्रति एक व्यक्ति	900.00

## 5.4 भीतरी बंदरगाह में तलकर्षण से ड्रमिंग ग्राउंड तक बाजों आदि के अंतरण के लिए प्रदान किए गए पायलट और पायलट लांच की सेवाओं के लिए दरें

मद सं.	इकाई	प्रति आवागमन दर (रुपए)
1.	भीतरी बंदरगाह से नामोदिष्ट क्षेत्र (ओएच) तक भरे हुए बाज के आवागमन के लिए पायलट लांच हेतु किराया प्रभार	प्रति आवागमन 2034.00 रुपए
2.	भीतरी बंदरगाह में खाली बाज के नामोदिष्ट तलकर्षण क्षेत्र तक आवागमन पूरा करने के लिए पायलट लांच हेतु किराया प्रभार	प्रति आवागमन 2034.00 रुपए

## 5.5 जब बर्थ किराया के अधीन वसूल नहीं किया गया हो, तब विद्युतीय क्रेन प्रभार (अन्य उपयोग अर्थात् बाजों से/तक कार्गो के प्रहस्तन, गैर-कार्गो प्रचालनों के लिए)

मद सं.	विवरण	इकाई	दर (रुपए)	न्यूनतम प्रभार (रुपए)
1.	10 टन विद्युतीय घाट क्रेन	प्रति घंटा अथवा उसका भाग	414.00	828.00
2.	15 टन विद्युतीय घाट क्रेन	प्रति घंटा अथवा उसका भाग	2800.00	5600.00
3.	20 टन विद्युतीय घाट क्रेन	प्रति घंटा अथवा उसका भाग	3150.00	6300.00



## टिप्पणियाँ:

- (1) इन प्रमारों में केवल क्रेन के कार्यकरण के लिए प्रभार शामिल हैं। क्रेन की पहुँच के भीतर भार को लटकाने और खोलने और आवागमन का उत्तरदायित्व किराएदार का होगा।
- (2) इन प्रमारों के परिकलन के प्रयोजनार्थ पत्तन के कारण उपस्कर की अचानक खराबी को शामिल नहीं किया जाता है।

## 5.6 घल क्रेन प्रभार

मद सं.	विवरण	इकाई	दर (रुपए)	न्यूनतम प्रभार (रुपए)
1.	घल क्रेन (45 टन तक क्षमता)	प्रति घंटा अथवा उसका भाग	488.75	977.50
2.	घल क्रेन (क्षमता 75 टन)	प्रति घंटा अथवा उसका भाग	1207.50	2415.00

## 5.7 फोर्क लिफ्ट ट्रक/टॉप लिफ्ट बाइक प्रभार:

मद सं.	विवरण	इकाई	दर (रुपए)
1.	5000 कि.ग्रा. तक और उसे शामिल करते हुए फोर्क लिफ्ट ट्रक	आठ घंटे की प्रति पाली अथवा उसका भाग	2172.00
2.	10 टन और 12 टन के डीजल फोर्क लिफ्ट ट्रक	आठ घंटे की प्रति पाली अथवा उसका भाग	5000.00

## खण्ड-6

## लाइसेंस (भंडारण) शुल्क के लिए प्रभार

मद सं.	विवरण	इकाई	दर (रुपए)	दंडात्मक दर (रुपए)
1.	रोड के लिए लाइसेंस शुल्क: मार्गस्थ रोड और भंडारण रोड, भांडागार और जीसीबी के पीछे भांडागार सहित सभी दूके हुए स्थान	प्रति 100 वर्गमीटर	प्रति सप्ताह अथवा उसके भाग के लिए 1115.85 रुपए	2231.70
2.	खुले स्थान के लिए लाइसेंस शुल्क	प्रति 100 वर्गमीटर	पहले सप्ताह अथवा उसके भाग के लिए 116.35 रुपए और अगले सप्ताह अथवा उसके भाग और आगे के लिए 90.55 रुपए	181.10
3.	टी-2 रोड के प्रथम तल के लिए लाइसेंस शुल्क	प्रति 100 वर्गमीटर	प्रति सप्ताह अथवा उसके भाग के लिए 625.00 रुपए	1250.00

## टिप्पणी:

- (1) भंडारण स्थान के आवंटन/नवीकरण के लिए आवेदन अग्रिम तौर पर दिया जाएगा और प्रभार अग्रिम तौर पर अदा किया जाएगा। तथापि, अगर आवेदन की प्राप्ति अथवा नवीकरण के लिए पत्तन प्रमारों के भुगतान में विलम्ब होता है तो उसे एक सप्ताह की अधिकतम अवधि के लिए माफ किया जाएगा और विलम्बित भुगतान के लिए ब्याज लगाया जाएगा। वैध लाइसेंस के बिना कब्जे को अनधिकृत कब्जा माना जाएगा और दरों के दुगुने पर प्रभार लगाया जाएगा।

**खण्ड-7**  
**अन्य सेवाओं के लिए प्रभार**

**7.1 पोतों को जलापूर्ति के लिए प्रभार:**

मद सं.	विवरण	इकाई	विदेशगामी पोत (मिलियन डॉलर)	तटीय पोत (रुपए)
1.	तट पर पोतों को जलापूर्ति	प्रति 1000 लीटर अथवा उसका भाग	3.241 (न्यूनतम 16.205 अमरीकी डॉलर के अधीन)	86.65 (न्यूनतम 433.15 रुपए के अधीन)
2.	बार्ज द्वारा पोतों को जलापूर्ति	प्रति 1000 लीटर अथवा उसका भाग	4,162 (न्यूनतम 20.912 अमरीकी डॉलर के अधीन)	118.80 (न्यूनतम 559.00 रुपए के अधीन)

**टिप्पणियां:**

- (1) व्यापार जगत को उत्तरी खण्ड (ईक्यू 1 से ईक्यू 4, डब्ल्यूक्यू 1 से डब्ल्यूक्यू 3 तक) बर्थ में पोतों के लिए जलापूर्ति की स्वयं अपनी व्यवस्था करने की अनुमति दी जाती है।
- (2) जलापूर्ति के लिए निर्धारित प्रभारों के 50% के समतुल्य सेवा प्रभार मांगे गए और पोत द्वारा नहीं लिए गए जल के लिए लगाया जाएगा, बशर्ते कि नहीं ली गई मात्रा पोत द्वारा मांगी गई मात्रा के 10% से अधिक है। मूरिंग में जलापूर्ति के लिए प्रभार में जल बाजों और होज की सेवाएं शामिल होंगी।

**7.2 फायर फ्लोट प्रभार:**

मद सं.	विवरण	इकाई	दर (रुपए)	न्यूनतम प्रभार (रुपए)
1.	बचाव और अन्य प्रयोजनों के लिए	प्रति घंटा	693.56	2080.70
2.	एवजी ड्यूटी के लिए	प्रति घंटा	347.05	1387.00

**7.3 फायर टैंडर प्रभार:**

मद	विवरण	इकाई	दर (रुपए)
1.	फायर टैंडर (सभी किस्म के फायर टैंडर)	प्रति घंटा	600.00

**टिप्पणियां:**

- (1) पत्तन की सीमाओं में खड़े जहाजों में अग्निशमन के लिए कोई प्रभार नहीं लगाया जाएगा।
- (2) इन प्रभारों में कर्मचारियों के प्रभार और उनका समयोपरि शामिल है।

**7.4 ट्रैलर पम्प**

मद	विवरण	इकाई	दर (रुपए)
1.	सभी किस्म के पम्पों के लिए	प्रति घंटा	300.00

**7.5 विविध प्रभार:**

मद	विवरण	इकाई	दर (रुपए)
1.	योकोहामा फंडर्स	प्रति दिन अथवा उसका भाग	1064.00
2.	छिड़काव और सफाई (यांत्रिक प्रणाली द्वारा प्रहस्तन किए गए कार्गो जैसे लौह-अयस्क, पैलेट्स, एल्युमिनियम और उर्वरक बर्थ पर कार्गो सहित प्रदूषण नियंत्रण प्रभार		
	ड्राई बल्क के लिए	प्रति टन अथवा उसका भाग	1.50
	ब्रेक बल्क के लिए	प्रति टन अथवा उसका भाग	0.50

मद	विवरण	इकाई	दर (रुपए)
3.	60 टन सड़क तौल सेतु		
	प्रति ट्रक (भरा अथवा खाली)		11.50
	प्रति ट्रेलर (खाली)		11.50
	प्रति ट्रेलर (भरा)		23.00
4.	फंडर्स का अंतरण	प्रति अंतरण	10,000.00
5.	बंकर बाजों/पोतों के माध्यम से आपूर्ति बंकर पर लेवी	प्रति कि.ली.	6.00
6.	बिलों की दूसरी प्रति	प्रति प्रतिलिपि	50.00
7.	भुगतान/वजन का प्रमाणपत्र	प्रत्येक प्रमाणपत्र	50.00
8.	संशोधन प्रतिलिपि	प्रत्येक संशोधन	50.00
9.	दशों का मान	प्रति फ्लॉपी/कम्पैकट डिस्क/हार्ड कॉपी	100.00
10.	बर्थिंग कार्यक्रम की आपूर्ति		
	टीएम कार्यालय में डाक शुल्क रहित	प्रति प्रतिलिपि प्रति वर्ष	1000.00
	डाक शुल्क सहित	प्रति प्रतिलिपि प्रति वर्ष	3000.00
	अतिरिक्त प्रतिलिपि	प्रति प्रतिलिपि प्रति वर्ष	250.00

## 7.6 ड्राई डॉकिंग प्रभार:

## 7.6.1 विशाखापट्टणम भीतरी बंदरगाह:

मद	विवरण	इकाई	दर (रुपए)
1.	ड्राई डॉक के प्रयोग के लिए	प्रतिदिन	27,009.25
2.	-तदैव-	-तदैव-	22,022.95
3.	-तदैव-	-तदैव-	33,034.45

## टिप्पणियां:

- (1) उपरोक्त प्रभार में शिपराइट और पार्किंग प्रभार शामिल हैं, परंतु स्वच्छ जल, क्रेन, इलेक्ट्रिक लाइट और अन्य सुविधाओं की आपूर्ति के लिए प्रभार शामिल नहीं हैं।
- (2) अवधि उस क्षण से मानी जाती है, जब पोत का कोई हिस्सा प्रवेश द्वार में उस क्षण में प्रवेश करते हुए पोत प्रवेश द्वार से पूरी तरह गुजरता है अथवा डेक को छोड़ता है।
- (3) दिवस का अर्थ टिप्पणी 2 में नियत समय से परिकलित 24 घंटे अथवा उसका भाग है।
- (4) वीपीटी अपने विदेक पर एक ही समय एक से अधिक पोत के लिए ड्राई डॉक के प्रयोग की अनुमति दे सकता है। ऐसे अवसरों पर, पोत, जो अन्य पोत अथवा पोतों के पूर्व अपनी मरम्मत पूरी कर लेता है, गोदी प्रभार उस दिन, जब उस पोत पर कार्य पूरा हो गया है, के अंत तक लगाया जाएगा। किसी पोत पर कार्य के पूरे होने और सभी पोतों को तब से अंतिम रूप से हटाने के बीच का समय "छूट दिवस" माना जाएगा।
- (5) जब गोदी का प्रयोग साथ-साथ निजी पार्टियों अथवा सरकार के अन्य विभागों या पत्तन के दो अथवा अधिक यानों द्वारा किया जाता है, तो कुल प्रभार समानुपातिक रूप से प्रभारित किया जा सकता है, समानुपात का निर्णय प्रत्येक पोत के लिए निर्धारित प्रभार के आधे से अनधिक सीमा के अधीन कब्जे लिए गए फर्शी क्षेत्रफल के आधार पर वीपीटी द्वारा किया जाएगा।

## 7.6.2 विशाखापट्टनम मछलीमार बंदरगाह:

## 7.6.2.1 यंत्रीकृत मछलीमार नौकाओं/ट्रॉलरों (लघु और बड़े) के लिए समेकित प्रभार

क्रम सं.	विवरण	इकाई	भुगतान की आवृत्ति	प्रति माह दर (रुपए)
1.	यंत्रीकृत मछलीमार नौका	प्रति नौका	प्रति कैलेंडर माह	200.00
2.	मछलीमार ट्रॉलर (लघु) 14 एनआरटी तक	प्रति ट्रॉलर	प्रति कैलेंडर माह	1500.00
3.	मछलीमार ट्रॉलर (बड़ा) 14 एनआरटी से अधिक	प्रति ट्रॉलर	प्रति कैलेंडर माह	3000.00

## टिप्पणियां:

- (1) उपरोक्त समेकित प्रभारों में पत्तन देयताएं, बर्थ किराया और घाटशुल्क शामिल हैं।
- (2) समेकित प्रभार कैलेंडर माह के दौरान मछलीमार बंदरगाह में "रुकने के दिन" पर ध्यान दिए बिना संग्रहित किए जाते हैं।
- (3) समुद्री संसाधनों के वैज्ञानिक सर्वेक्षण और प्रशिक्षण प्रचालन में शामिल/तैनात सरकारी सर्वेक्षण/प्रशिक्षण पोतों अर्थात् "सिफनेट, एफएसआई और सीआईएफटी" के लिए नीचे यथानिर्दिष्ट बर्थ किराया लागू है और इन तीन सरकारी सर्वेक्षण/प्रशिक्षण पोतों पर कोई पत्तन देयता और घाटशुल्क प्रभार प्रभारित नहीं किया जाता है।

क्रम सं.	विवरण	इकाई	प्रति दिन बर्थ किराया (रुपए)
1.	मछलीमार ट्रॉलर (लघु) 14 एनआरटी तक	प्रति ट्रॉलर प्रतिदिन अथवा उसका भाग	67.64
2.	मछलीमार ट्रॉलर (बड़ा) 14 एनआरटी से अधिक	प्रति ट्रॉलर प्रतिदिन अथवा उसका भाग	101.57

## 7.6.2.2 पायलटिज शुल्क की अनुसूची

अगर यंत्रीकृत मछलीमार नौकाओं/मछलीमार ट्रॉलर (लघु अथवा बड़ा) को कर्षण के लिए पत्तन के पायलट की सेवाएं अपेक्षित हैं, तो विदेशगामी पोत के लिए 472.50 अमरीकी डॉलर और तटीय पोतों के लिए 12629.90 रुपए का समेकित पायलटिज शुल्क लगाया जाएगा।

## 7.6.2.3 टग के उपयोग के साथ मछलीमार ट्रॉलरों (लघु अथवा बड़े) के लिए अंतरण प्रभार की अनुसूची

मद सं.	विवरण	इकाई	विदेशगामी पोत के लिए (अमरीकी डॉलर)	तटीय पोतों के लिए (रुपए)
1.	मछलीमार ट्रॉलर (लघु) 14 एनआरटी तक	प्रत्येक प्रचालन के लिए	4.75	126.95
2.	मछलीमार ट्रॉलर (बड़ा) 14 एनआरटी से अधिक	प्रत्येक प्रचालन के लिए	13.30	355.50

## अंतरण प्रभारों से संबंधित सामान्य टिप्पणियां:

- (1) "अंतरण" का अर्थ मछलीमार ट्रॉलर (लघु अथवा बड़ा) का एक ही बंदरगाह अथवा भीतरी बंदरगाह से बाहरी बंदरगाह अथवा विलोमतः आवागमन होगा।
- (2) अंतरण प्रभार में टग के प्रयोग से बांधने और खोलने के प्रचालन के लिए प्रभार शामिल हैं।

## 7.6.2.4 यंत्रीकृत मछलीमार नौका/मछलीमार ट्रॉलर (लघु अथवा बड़ा) के प्रवेश करने और बाहर जाने के प्रभार

क्रम सं.	विवरण	दोनों प्रचालनों के लिए दर (रुपए)
1.	यंत्रीकृत मछलीमार नौका	2,800.00
2.	मछलीमार ट्रॉलर (लघु) 14 एनआरटी तक	11,000.00
3.	मछलीमार ट्रॉलर (बड़ा) 14 एनआरटी से अधिक	28,000.00

## 7.6.2.5 स्लिपवे काम्पलेक्स और मछलीमार बंदरगाह ड्राई डॉक के लिए पहुंच जेटियों सहित स्लिपवे काम्पलेक्स के लिए स्लिपवे मरम्मत बर्थ किराया प्रभार

क्रम सं.	विवरण	प्रति दिन दर (रुपए)
1.	यंत्रीकृत मछलीमार नौका	(i) पहले दिन के लिए 300.00 (ii) दूसरे दिन से आगे तक 150.00
2.	मछलीमार ट्रॉलर (लघु) 14 एनआरटी तक	550.00
3.	मछलीमार ट्रॉलर (बड़ा) 14 एनआरटी से अधिक	1200.00

## टिप्पणियां:

- (1) स्लिपवे काम्पलेक्स में सभी किस्म की सेवाओं के लिए प्रभार अग्रिम तौर पर जमा किए जाएंगे।

## 7.6.2.6 मछलीमार बंदरगाह में ड्राई डॉक के लिए गोदी में खड़ा करने और गोदी से हटाने का प्रभार

दोनों प्रचालनों के लिए गोदी में खड़ा करने और गोदी से हटाने का प्रभार : 44,000 रुपए प्रतिदिन

## 7.6.2.7 मछलीमार बंदरगाह में ड्राई डॉक के लिए ड्राई डॉकिंग प्रभार

(i)	पहले दिन के लिए	16,000/- रुपए प्रतिदिन
(ii)	दूसरे दिन से 10वें दिन तक	13,000/- रुपए प्रतिदिन
(iii)	11वें दिन से 20वें दिन तक	16,000/- रुपए प्रतिदिन
(iv)	21वें दिन से 30वें दिन तक	26,000/- रुपए प्रतिदिन
(v)	31वें दिन से 37वें दिन तक	46,000/- रुपए प्रतिदिन
(vi)	38वें दिन से 44वें दिन तक	56,000/- रुपए प्रतिदिन
(vii)	45वें दिन से 51वें दिन तक	66,000/- रुपए प्रतिदिन
(viii)	52वें दिन से 58वें दिन तक	76,000/- रुपए प्रतिदिन
(ix)	59वें दिन से आगे	86,000/- रुपए प्रतिदिन

## टिप्पणियां:

- (1) 7.6.2.6 और 7.6.2.7 में उपरोक्त दरें 125 टन और उससे अधिक क्षमता के ट्रॉलरों के लिए लागू हैं।
- (2) 125 टन क्षमता से कम के ट्रॉलरों पर 50,000/- रुपए की समेकित राशि और मद 7.6.2.4 और 7.6.2.5 में ड्राई डॉक का प्रयोग कर रहे 125 टन क्षमता से कम के ट्रॉलरों के लिए स्लिपवे के वास्तविक प्रभार प्रभारित किए जाएंगे।
- (3) दरें प्रत्येक ट्रॉलर पर ड्राई डॉक में ट्रॉलरों की संख्या पर ध्यान दिए बिना लागू हैं।
- (4) 7.6.2.4 से 7.6.2.7 तक में उपरोक्त दरें मछलीमार पोत अर्थात् यंत्रीकृत मछलीमार नौकाओं और मछलीमार ट्रॉलरों के अतिरिक्त पोतों के संबंध में लागू नहीं होंगी।

## 7.6.2.8 बंकरों पर लेवी:

नामावली	इकाई	दर (रुपए)
मछलीमार ट्रॉलरों/यंत्रिकृत मछलीमार नौकाओं के बंकरों पर लेवी	प्रति लीटर	0.04

## 7.6.2.9 पेंदे के तेल के निपटान के लिए प्रभार:

क्रम सं.	विवरण	इकाई	दर (रुपए)
1.	जहाजों के पेंदे से अपशिष्ट तेल का निपटान		
	(क) नियत ऑयल बूम के लिए किराया प्रभार	8 घंटे की प्रति पाली अथवा	2944.00
	(ख) फ्लोटिंग ऑयल बूम के लिए किराया प्रभार	उसका भाग प्रति जहाज	7590.00

## खण्ड-8

## लाइसेंस जारी करने के लिए प्रभार

(दर रुपयों में)

क्रम सं.	विवरण	प्रति लाइसेंस दर		
		अवधि	नया	नवीकरण
1.	जहाजी कुली कार्य	2 वर्ष	5175.00	5175.00
2.	जहाज मरम्मत	1 वर्ष	2415.00	2415.00
3.	छीलना और रंगाई	1 वर्ष	1265.00	1265.00
4.	जहाज की साफ-सफाई	1 वर्ष	517.50	517.50
5.	अन्य व्यापारी लाइसेंस	1 वर्ष	345.00	345.00
6.	को-ओपरिंग लाइसेंस	1 वर्ष	100.00	100.00
7.	स्वच्छ जल निर्गम लाइसेंस	1 वर्ष	5000.00	5000.00

टिप्पणी: अगर नवीकरण के लिए आवेदन लाइसेंस की समाप्ति के एक माह पूर्व प्राप्त नहीं होता है तो 100.00 रुपए का विलम्ब शुल्क लगाया जाएगा।

अ. ल. बोंगिरवार, अध्यक्ष

[विज्ञापन III/IV/143/2006-असा.]

## TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS

## NOTIFICATION

Mumbai, the 1st June, 2006

No. TAMP/43/2005-VPT.—In exercise of the powers conferred under Sections 48, 49 and 50 of the Major Port Trust Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby approves the proposal of the Visakhapatnam Port Trust for general revision of its Scale of Rates as in the Order appended hereto.

**SCHEDULE****Case No. TAMP/43/2005-VPT****Visakhapatnam Port Trust**

.....

**Applicant****ORDER**

(Passed on this 11th day of May 2006)

This case relates to a proposal received from the Visakhapatnam Port Trust (VPT) for general revision of its Scale of Rates (SOR).

2.1. The SOR of the VPT was last revised in May 2001 and subsequently various amendments were made therein as proposed by VPT. At the request of the port, the existing SOR of the VPT was extended till March 2004 with a direction to file a comprehensive proposal for revision of its tariff.

2.2. In February 2004, the VPT filed a proposal for revision of its SOR which was processed following the usual consultation process adopted. In the meanwhile, the Ministry of Shipping, Road Transport and Highways (MSRTH) announced revised guidelines for tariff fixation in March 2005. In view of this, the VPT was requested to review its proposal and file a revised proposal. The proposal filed by VPT was closed.

3.1. In this backdrop, the VPT has filed a comprehensive proposal for general revision of its SOR. The main factors considered for formulation of proposal are as follows:

- (i). The estimated loss in terminal charges due to receipt of fines in slurry form by Hy-grade Pellets Limited (HGPL) through pipeline is considered at Rs.4 crores.
- (ii). Diversion of traffic to the BOT operator is expected to result in loss of revenue to the tune of Rs.11.50 crores.
- (iii). Owing to increase in the concession in vessel related charges to coastal vessels from 30% to 40% the estimated loss will be to the tune of Rs.8 crores per annum.
- (iv). The estimated decrease in the revenue in vessel related charges owing to downward fluctuation in foreign exchange rate is estimated at Rs.1.4 crores per annum.
- (v). The estimated loss in revenue in wharfage of POL products due to anticipated decline in traffic is considered at Rs.8.35 crores.
- (vi). The annual escalation considered for increase in salaries and wage is 5%. Additional expenditure of Rs.3 crores is estimated on account of filling-up of 200 vacant posts during 2005-06. Further, a provision of Rs.30 crores is made in salaries and wages in the year 2007-08 owing to expected wage revision for port personnel effective from January 2007.
- (vii). Annual escalation of 11.05% in fuel / oil and 10.15% in other operational stores is considered. In respect of other general and repair and maintenance expenditure, 5% escalation is considered for the year 2005-06 and 7% each for the years 2006-07 and 2007-08.
- (viii). Additional contribution made to superannuating funds is not considered as per tariff guidelines. However, the expenditure incurred on ex-gratia for VRS retirees in 2004-05 has been considered since the impact of this VRS is likely to be realised in the next two years.

3.2. The VPT has proposed the following main modifications in the proposed SOR:

- (i). Single slab for Port dues and berth hire as per the TAMP guidelines. Three tier structure for pilotage as per the TAMP guidelines.

- (ii). Fixation of norms for performance for imposing penal berth hire is proposed to be entrusted to the Board instead of the existing practice of including in the proposal.
- (iii). Existing concession to container vessels in port dues, pilotage and berth hire is proposed to be withdrawn.
- (iv). Proposed to introduce handling charges for the cargo handled with the usage of electric wharf cranes @ Rs.50 per tonne. Accordingly, the berth hire charges for crane berths is proposed at par with non-crane berths.
- (v). 25% rebate in Port dues, pilotage and berth hire proposed for transshipment of dry bulk cargo.
- (vi). Wharfage rates are revised downwards for some of the cargo items like food grains, Aluminium & its products, edible oils, R. R. Materials and increased for most of the items in the range of 10% to 30%. No hike proposed for crude, POL, LPG, phosphoric acid, charge chrome, ferro manganese, etc. Volume discount scheme is proposed for LPG.
- (vii). Pollution control charges proposed to be introduced for break bulk cargo also at 0.50 paise per tonne.
- (viii). In case of mechanised fishing boats / trawlers, a consolidated charge inclusive of port dues, berth hire and wharfage is proposed.

3.3. The actuarial valuation of pension liability of employees on rolls, pensioners and pension liability of family pensioners is stated to be Rs.865.00 crores. After adjustment of balances available as on 31 March 2005 in pension fund (Rs.372.66 crores) and reserves and surplus (Rs.44.72 crores), there is a gap of Rs.447.62 crores. The port proposes to augment the pension fund at Rs.100 crores per annum. After adjustment of the anticipated surplus of Rs.37.10 crores for the year 2005-06, the shortfall works out to Rs.62.90 crores. This shortfall is about 14.66% of the operating income for the year 2005-06 after ignoring income on account of Terminal charges from Railways, Estate rentals, staff charges from Railway Sidings, and income on fishing harbour. Since 14.66% will be a heavy burden on the users, it has proposed the following special levy for a period of seven years.

Activity	Tariff items on which the special rate is proposed	Proposed special rate in %	Additional revenue anticipated per annum
Iron Ore handling activity	Wharfage, Tipping & Handling charges vessel charges on Iron Ore carriers.	10%	Rs.16.82 cr.
POL handling activity	Wharfage and vessel related charges on POL Tankers.	3%	Rs.2.92 cr.
On activities other than Iron Ore and POL Handling	On all charges as per SOR other than charges mentioned at item 1&2 above.	8%	Rs.13.07 cr.
		<b>Total</b>	<b>Rs.32.81 cr.</b>

4. In accordance with the consultative procedure prescribed, the VPT proposal was forwarded to Visakha Container Terminal Private Ltd. Vizag Seaport Limited and other concerned users / user organisations seeking their comments. The comments received from them were forwarded to the VPT as feedback information and further comments. The VPT in response has furnished its reply on the comments of the most of the user organisations.

5. Based on a preliminary scrutiny of the proposal, the VPT was requested to furnish additional information / clarification on various points. The VPT has furnished its reply to our queries. Some of the main queries raised by us and reply submitted by the VPT are summarised as below:



Sl.No.	Our queries	Reply of VPT																
(i).	Furnish a statement indicating the variations in the income, expenditure and capital employed estimated for the years 2000-01 and 2001-02 at the time of the last general revision vis-à-vis the actuals for these two years. A cost statement in the prescribed format may also be drawn up for the years 2000-01 to 2005-06 to quantify the surplus / deficit after accounting for the admissible expenditure and permissible return.	<p>The statement indicating variations in income and expenditure and capital employed for the years 2000-01 and 2001-02 at the time of last general revision vis-à-vis actuals and also the cost statements for the years 2000-01 to 2005-06 has been furnished. The surplus / deficit for the period 2000-01 to 2005-06 computed as per the tariff guidelines is as follows:</p> <table><tr><th>Year</th><th>Surplus / Deficit Rs. in lakhs.</th></tr><tr><td>2000-01</td><td>(-) 8804.76</td></tr><tr><td>2001-02</td><td>(-) 2566.87</td></tr><tr><td>2002-03</td><td>(-) 1097.14</td></tr><tr><td>2003-04</td><td>(+) 4808.00</td></tr><tr><td>2004-05</td><td>(+) 9128.51</td></tr><tr><td>2005-06</td><td>(+) 9835.79</td></tr><tr><td><b>Total</b></td><td><b>11303.56</b></td></tr></table>	Year	Surplus / Deficit Rs. in lakhs.	2000-01	(-) 8804.76	2001-02	(-) 2566.87	2002-03	(-) 1097.14	2003-04	(+) 4808.00	2004-05	(+) 9128.51	2005-06	(+) 9835.79	<b>Total</b>	<b>11303.56</b>
Year	Surplus / Deficit Rs. in lakhs.																	
2000-01	(-) 8804.76																	
2001-02	(-) 2566.87																	
2002-03	(-) 1097.14																	
2003-04	(+) 4808.00																	
2004-05	(+) 9128.51																	
2005-06	(+) 9835.79																	
<b>Total</b>	<b>11303.56</b>																	
(ii).	(a). Furnish a statement showing change in average cost (at existing and proposed tariff level) for typical port users.	<p>The average cost for typical port user is estimated to increase by Rs.4.43 per tonne for iron ore, Rs.1.65 per kilo for POL, Rs.5.07 per tonne for thermal coal and Rs.15/- per tonne for fertiliser.</p>																
	(b). The Annual financial implication of the tariff proposal category-wise for the current year and for the subsequent two years may also be furnished.	<p>Average financial implications, category wise, for the years 2006-07 to 2008-09 has been furnished. A summary of average financial implication at proposed tariff is:</p> <table><tr><th>Year</th><th>Additional revenue anticipated at proposed tariff (Rs. in lakhs)</th></tr><tr><td>2006-07</td><td>2079.52</td></tr><tr><td>2007-08</td><td>1816.82</td></tr><tr><td>2008-09</td><td>2176.60</td></tr><tr><td><b>TOTAL</b></td><td><b>6072.94</b></td></tr></table> <p>However, it proposes to extend substantial reduction in wharfage charges on Crude Oil / POL Products with mutual consent of M/s. HPCL which may be of the order of Rs.30 crores per annum. The net financial implications due to revision will be a reduction of income by Rs.10 crores per annum.</p>	Year	Additional revenue anticipated at proposed tariff (Rs. in lakhs)	2006-07	2079.52	2007-08	1816.82	2008-09	2176.60	<b>TOTAL</b>	<b>6072.94</b>						
Year	Additional revenue anticipated at proposed tariff (Rs. in lakhs)																	
2006-07	2079.52																	
2007-08	1816.82																	
2008-09	2176.60																	
<b>TOTAL</b>	<b>6072.94</b>																	
(iii).	(a) The traffic forecast for the year 2005-06 and also the income and expenditure projections varies from the projections of Budget estimates 2005-06. The reasons for this variations may be explained.	<p>The traffic forecast for the year 2005-06 has been revised considering the actual through put achieved in 2004-05 as well as likely projections given by the importers and exporters. Correspondingly, the revised income and expenditure projections were also incorporated which are as per Revised Estimates 2005-06.</p>																
	(b). Confirm whether the traffic forecast are in accordance with the five-year plan / annual projections. Reasons for variations, if any, may be explained.	<p>Confirmed that the traffic forecast are in accordance with annual projections made in MOUs entered with Ministry.</p>																
(iv).	Furnish a separate cost statement excluding Railway and Estate activity. Such exclusion should be made in individual activity-wise statements also. The estate activity shows an average deficit position of almost 64% as per the cost statement furnished by the VPT. Why should cargo and vessel related activity	<p>The Cost Statements excluding Railway and Estate activities are furnished.</p> <p>The deficits in Estate Activity are not being cross - subsidised by the cargo and vessel related charges. Only the surplus in POL handling is off setting the deficits in CHS and PDF activities of Residual Cargo other than Iron Ore / Pellets (mechanical) and POL. It has</p>																

	subside estate activity?	not proposed any revision on POL wharfage charges.
(v).	(a). The reasons for scaling down the income projections for the year 2005-06 despite projecting the traffic 10% more than the level estimated in the B.E. 2005-06 may be explained.	(a). The decrease in the cargo handling income projections in 2005-06 compared to BE 2005-06 despite of increase in traffic projections by 50 lakh tons is mainly due to decrease in tipped quantity of iron ore due to manual unloading of ore consequent on major break down of 3 <sup>rd</sup> Wagon Tippler, anticipated receipt of ore fines by M/s. HGPL through slurry pipeline (4.2 MT) – (impact is reduction in revenue by Rs.22.55 crores). Further, diversion* of traffic to the BOT operators i.e. VSPL to the tune of 42 lakh tonnes has an impact of reducing the revenue by Rs.11.50 crores and extension of concessions to coastal cargo by 40% as per the Government directives will result into Rs.43.08 lakhs reduction in its revenue.
	(b). Furnish analysis of average dwell time of cargo / containers for the past two years. Average dwell time considered for estimating the demurrage and storage income for the years 2005-06 to 2007-08 may also be indicated.	Since the storage charges for the past two years comprise only 2 to 3 percent of cargo handling & storage income, cargo wise demurrage / storage charges may not be insisted upon.
	(c). Indicate the foreign exchange rate considered for computation of dollar denominated tariff. The additional income, if any, on account of fluctuation in foreign exchange rate may also be computed and shown separately.	Since TAMP's guidelines states that restatement of coastal rates with reference to prevailing dollar exchange rate shall not resorted to, the dollar rate as on February 2005 i.e. Rs.43.52 was considered for working out income from coastal vessels. No fluctuations in foreign exchange is considered. The change in income would be Rs.2.72 crores per one rupee variation in dollar exchange.
(vi).	Confirm whether the royalty income receivable from the Visakha Container Terminal Private Limited and Vizag Seaport Limited as per the License Agreement entered by the VPT is included in the cost statement. The amount considered in the estimates may be indicated and shown separately in the cost statement. The revenue share / royalty receivable by the landlord Port Trust from the Private operator should be utilised as prescribed in Clause 2.8.3 of the revised tariff guidelines.	Royalty income receivable from the BOT operators M/s. VCTPL and M/s. VSP as per the license Agreement entered by the VPT is not included in the cost statements and the proforma Escrow account is furnished in the requisite Form – 9 (Statement – VII). Since the accumulation in the said escrow account is meagre as on date, no works for creation / modernisation of port infrastructure facilities were taken up. However, the amount available in the said escrow account will be spent with in the prescribed period of five years as per the tariff guidelines.
(vii).	(a). The expenditure for the year 2005-06 relating to cargo handling and storage is estimated to increase by 13%, port and dock facility and estates by 8%, Railways by 10% and the management and general overheads is also estimated to increase by 8% over the 2004-05 actuals. Further, the expenditure for the year 2007-08 is estimated to increase by around 17% over the relevant previous year 2006-07. There is no substantial increase in traffic growth for the year 2005-06, over the previous years; and the traffic projections for the years 2006-07 and 2007-08 are in fact lower in comparison of 2005-06 traffic	The expenditure for the years 2005-06 (RE) is increased by 13% in CHS activity, 8% increase in PDF activity and estate activity, railway activity by 10% and MGA by 8% when compared to actuals 2004-05. The reasons are: a) Increase in salaries and wages by Rs.306.50 lakhs due to normal increase in wage bill and operation of 210 vacant posts. b) Increase in stores expenditure by Rs.488.57 lakhs due to steep increase in fuel oil prices besides normal escalation in other stores & materials and issue of gold medallions to employees. c) Increase in dredging expenditure by

	<p>projections. In the light of this position, and also recognising that as per clause 2.5.1 of the revised tariff guidelines the escalation in the expenditure projections should be with reference to the current movement of Whole sale Price Index for all commodities which is reported at 6.44% for the year 2004-05 (now reduced to 4.47% for the year 2005-06), the escalation in cost considered by the VPT beyond the stated level need to be justified particularly with reference to wage cost, fuel, stores and repairs and maintenance.</p>	<p>Rs.209.14 lakhs due to escalation in fuel cost and anticipated increase in quantity to be dredged.</p> <p>d) Increase in expenditure on CISF by Rs.329.29 lakhs due to reimbursement of leave salary and pension contribution and transfer of TA etc,</p> <p>e) Increase in medical reimbursement expenses by Rs.44.08 lakhs due to anticipated medical requirements.</p> <p>f) Increase in depreciation due to Rs.300 lakhs provided for newly procured Dredger, Tug, FRP launch and WQ7 Berth commissioned recently along with other additions to the assets.</p> <p>It has furnished the actuals for the year 2005-06 upto September 2005 to justify the estimates.</p>
	<p>(b). Justify the proposed addition of 200 employees in the year 2005-06 explaining how the manpower earlier deployed for container terminal and EQ-8 and EQ-9 berths have been utilised subsequent to privatisation of these operations.</p>	<p>The proposed addition of 210 employees in the year 2005-06 is for the filling up of the vacancies caused during the last four years 2001-02 and 2004-05 on normal retirements / deaths since there was ban on recruitment on entry level posts. The proposal in this regard has been approved by the Ministry vide letter number A-12025/12/2004-PE-II dated 06-12-2004. No manpower was deployed earlier on the EQ-8 and EQ-9 and Container terminal since these were originally envisaged on BOT basis. Hence, redeployment of the manpower does not arise.</p>
(viii).	<p>(a). Likewise, explain the reasons for scaling down the cargo handling income from POL activity by 13% for the year 2005-06 as against reduction in the POL traffic by 6%.</p>	<p>The main reason for disproportionate reduction in cargo income for POL handling is due to change in cargo mix i.e., increase in transshipment cargo yield wharfage charges @ Rs.8.50 per K.L. as against Rs.57.50 for imports.</p>
	<p>(b). The cargo handling and storage income from general cargo is also scaled down by 1.5% for the year 2005-06 despite 21% increase in the traffic projections. The income for the subsequent two years is estimated to reduce further by 8.5% and 7% respectively despite the fact that the traffic is estimated at almost the same level as of 2005-06. Explain the reasons for such wide variations in the traffic and income projections.</p>	<p>The projection of general cargo includes cargo of VSPL and VCTPL also. If the general cargo traffic of VPT alone is considered, there is a reduction of 0.36 lakh tonnes in 2005-06 compared to 2004-05. Similarly, there is a reduction of 14.40 lakh tonnes in 2006-07 and 16.95 lakh tonnes in 2007-08 compared to corresponding previous years. The same were also indicated in the cost statements and hence the income appeared to decrease.</p>
	<p>(c). Explain the reasons for escalation in operating costs for the years 2006-07 to 2008-09 beyond the level allowed in the revised tariff guidelines specifically recognising the fact that the traffic is projected to scale down or estimated at almost the same level as of 2004-05 during these years.</p>	<p>The operating expenditure estimates incorporated in the revised cost statements now furnished are as per approved RE 2005-06 and BE2006-07. The percentage of increase is 9.38% in 2006-07, 13.62% in 2007-08 and 5.42% in 2008-09 over the corresponding previous years. The percentage of increase is comparatively higher in 2006-07 and 2007-08 in view of wage revision, which is due from 01 January 2007. The impact of wage revision is estimated at Rs. 6 crores for 3 months for the year 2006-07 since it is due from 1 January 2007. Provision of Rs. 10 crores per annum has been made towards</p>

		insurance premium as per the decision taken by the Secretary Shipping in the IPA meeting held on 15 October 2005. These additional provisions were not considered while formulating the Budget 2006-07.
(ix)	(a). The VPT had earlier clarified that ex-gratia on VRS is treated as one time expenditure and hence not include in the cost statement. Explain the reasons for including this in the instant proposal. This figure do not match with the 2004-05 Annual Accounts.	The VRS-Exgratia payments of one time nature was not considered in the cost statement but the amount incurred towards VRS in the 2004-05 which was being amortised in 5 years as per the Income Tax Act is taken in the instant proposal since the benefits on such VRS will accrue in the current tariff period by way of reduction in wage cost in respect of these employees.
	(b). Explain the basis on which the pension liability has been estimated for the years 2005-06 to 2007-08. Also, certify that this provision does not include any liability pertaining to the past.	The pension liability as on 31-03-2004 was assessed at Rs. 885 crores by the actuarial valuation done by Indian Port Association against which Rs.372.66 crores was allocated to pension fund up to 31-3-2005 and the balance is proposed to be met from the revenue accounts by contributing Rs.100 crores for 5 years. However, as per the TAMP revised guidelines, such contributions are not to be included in the cost statements and only actual disbursements of pension to the retired employees are considered. It is confirmed that any one-time expenses like arrears in wages / pension, VRS compensation etc., has not been considered in the cost statements as per the clause 2.5.2 of Revised Tariff guidelines except VR ex-gratia payment in 2004-05 for the reason explained.
(x)	(a). Explain the basis of apportionment of the FMI, Finance and Miscellaneous Expenditure (FME) and Management and General Overheads (MGA) to the main activities / sub-activities.	FMI, FME and MGA are allocated as per the revised cost formats in the revised cost statement.
(xi)	Confirm whether the depreciation has been computed as per clause 2.7.1. of the revised tariff guidelines i.e. on straight line method following the life norms adopted as per the Companies Act in case of major ports.	The depreciation is calculated on straight-line method following life norms prescribed as per the MOS guidelines and not as per Companies Act 1956.
(xii)	(a). Furnish a list of assets likely to be completed and commissioned during the years 2005-06, 2006-07 and 2007-08 for each activity / sub-activity. Only such assets, which will be completed and commissioned within this period, should be counted.	List of assets likely to be completed and commissioned during the year 2005-06, 2006-07 & 2007-08 and status of work in progress is furnished.
	(b). Confirm that in case of the road connectivity project, the assets created are exclusively of VPT and do not belong to any SPV or any other arrangement. Also confirm that toll income, if any, is duly accounted for in the income estimates.	Assets created are not exclusively for VPT. The road connectivity project is developed as joint venture with NHAI. It is expected to be completed by April 2006. Out of estimated cost of Rs.95 crores, Rs.15 crores is equity by VPT, Rs.10 crores is subordinate loan and balance amount was funded by NHAI. The issue of toll income does not arise as the road is under construction. The road connectivity project is still under works in progress and hence not included in the capital employed.

	(c). Reduction in unit operating costs, if any, additional traffic / business projection, improvement in operational efficiency on account of each of the proposed additions to the gross block may be indicated.	Only deepening of the Inner Harbour will improve operational efficiency by eliminating lightening of the cargo at deep draft berth and unnecessary shifting of vessel. The reduction in unit operation cost may not be significant but this will entail better ship performance to the trade.
	(d). Segregate capital assets into business assets, business related assets and social obligation assets in respect of cargo handling and vessel related activity for the purpose of computation of ROCE. The basis of such segregation may also be explained.	The entire block of assets are segregated into business assets, business related assets and social obligation assets based on its nature / purpose of use.
	(e). Furnish detailed computation of working capital as per the norms prescribed in clause 2.9.9 of the Revised Tariff Guidelines.	The working capital has been considered as per actuals for 2004-05 and as projected in budget proposals for RE 2005-06 and BE 2006-07. Estimation for 2007-08 and 2008-09 is done as per actual realistic factors affecting the changes in current assets and liabilities.
	(f). Indicate the basis of apportionment of capital employed i.e. net fixed assets and working capital between various activities and sub-activities.	It has been apportioned as per the revised tariff Guidelines based on the capital assets of each of the activity.
(xiii).	Furnish the assessed capacity of the port during the years 2005-06, 2006-07, 2007-08 and 2008-09 duly considering the additional capital investment envisaged and productivity improvements anticipated along with detailed computation.	The assessed capacity of the Port for the year 2004-05 is 49.65 Million Tonnes and with the commissioning of West Quay 7 in 2005-06, the capacity will be 50.30 Million Tonnes. There is no substantial capital investment in the subsequent years to further increase in the capacity. VPT is already handling throughput more than its assessed capacity. The capital investments envisaged in the subsequent years are only meant to augment the handling facilities to cope up with the increased throughputs more than its assessed capacities.
<b>II. SCALE OF RATES:</b>		
(i).	Section 1.1. – General Terms & Conditions: (a). The proposed provision at Note 4 about levying wharfage rate for miscellaneous articles at the highest rate may be modified to state that wharfage in such case will be levied based on the rate applicable for individual cargo items.	The suggestions made by the TAMP to levy the wharfage based on rate applicable for individual cargo items is complicated. As such it is proposed to retain the proposed provision.
	(b). The proposed provision in Note 5 may be modified to include a clause stating that even the VPT will not raise supplementary or undercharge bills, if the amount due to the port is Rs.100/- or less.	As suggested Note 5 has been modified as below: "The port will neither raise supplementary or under charge bills nor make refunds if the amount of dues / refunds is less than Rs.100/-."
	(c). The proposed provision at item No. 9 may be modified to include other provisions relating to concessional tariff applicable for coastal vessels / containers, concessional tariff as prescribed in our Order No. TAMP/4/2004-Genl. dated 7 January 2005 and subsequent amendment dated 15 January 2005. The relevant schedule of rates may also be updated explicitly indicating the concessional tariff applicable to coastal cargo/ vessels / containers as per approved in the said Order.	Modified as suggested by TAMP. Also, the concessional tariff applicable to coastal vessels / cargo is prescribed adopting the conversion factor of 1 US \$ = Rs.43.52 prevalent as on 01 February 2005.

	(d). The proposed provision at 12(i) and (ii) relating to interest on delayed payments / refunds may be modified by prescribing a specific interest rate based on the prevailing Prime Lending Rate of State Bank of India.	The relevant notes are modified to prescribe a penal interest rate of 12.25%.
	(e). With reference to the proposed note No.16, port may comment on insuring the equipment and recovering the damages from the insurance company.	Even if the equipment is insured, the damages will not be reimbursed fully by the Insurance Company. Further, if the equipment is insured, the trade will not be alert in utilising the equipment, as there is an insurance coverage. As such, insuring the equipment by the Port will not address the issue. It is requested that TAMP may suggest a uniform methodology for all major ports, on this aspect.
(ii).	<p><b>Section 2.1. – Port Dues:</b></p> <p>The existing SOR prescribes separate rate for POL vessels entering the outer harbour and the rest of the harbour whereas in the proposed SOR, the tariff for this two categories have been merged and a uniform tariff is prescribed. The basis of rationalising the port dues in respect of POL vessels and residual category and the impact thereof with reference to the present level of tariff may be indicated.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Based on the recommendations of the Committee constituted by the Ministry, a single slab is proposed for Port dues for POL vessels.</li> <li>➤ The weighted average for the two different slabs in respect of POL worked out to US \$ 0.2549 and accordingly US \$ 0.254 has been proposed for POL vessels.</li> <li>➤ In respect of residual category, the weighted average for the prevalent two slabs worked out to US \$ 0.256 and 10% hike on the weighted average has been adopted to arrive at the rate of US \$ 0.280.</li> <li>➤ Owing to this integration of two slabs, there will be 3.5% reduction in port dues for residual category vessels of more than 10.7 mtrs draft and 16% increase in respect of vessels upto 10.7 mtrs draft.</li> <li>➤ This approach is adopted keeping in view the investment being made on deepening of Inner harbour entrance channel and turning circle to navigate panamax vessels upto 11 mtrs draft (Rs.30 crores).</li> </ul>
(iii).	<p><b>Schedule 2.2. - Pilotage Fees:</b></p> <p>(a). Explain the basis of arriving at the proposed tariff for the first slab i.e. upto and inclusive of 30,000 GRT in respect of POL vessels and residual category.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ An analysis of the vessel arrivals in 2004-05 reveals that out of 365 POL vessels, 184 vessels are within the range of 10000 to 30000 GRT, 183 vessels are of more than 30000 GRT and only 32 vessels (i.e. 9%) are falling in the range of upto 10000 GRT. Out of two predominant categories, the lowest rate prevalent i.e., \$ 0.344 is adopted for the first slab i.e., upto 30000 GRT and thereafter for the subsequent slabs, the methodology indicated by the Committee has been adopted.</li> <li>➤ Further, 129 vessels, (30,000 to 60,000) which are required to pay \$ 0.495 per GRT as per existing SOR, will now pay @ \$ 0.275 per GRT over 30,000 GRT i.e., a reduction of 32%</li> </ul>

		<p>and for the remaining 54 vessels of more than 60,000 GRT, the reduction is 39%. Owing to this there will be a reduction in revenue by about Rs.5 crores.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ This issue can be addressed only by increasing the tariff for first slab which will then result in abnormal increase in pilotage for vessels upto 30,000 GRT. As such, it is requested to consider the aspect of fixation of single slab for pilotage i.e., \$ 0.344 per GRT instead of three tier structure.</li> <li>➤ In respect of residual category, only 11% hike is proposed over the existing rate of \$0.378 applicable to the predominant category which works out \$0.420 per GRT and thereafter sliding scale for the next two slabs is proposed.</li> </ul>
	(b). Explain the basis of the proposed minimum pilotage fee.	The minimum pilotage was proposed taking into account the total expenditure including finance & miscellaneous expenditure. This aspect has been reviewed and it is now proposed to fix minimum pilotage at US \$1060 to meet the minimum operating expenditure.
	(c). Justify the proposed 55% concession in pilotage fee in Schedule 2.2.2 (b) in case of movement of vessel without tug assistance with reference to the cost of the tug services included in the proposed pilotage fee.	The expenditure on tug component comprises of 55% of expenditure on towing berthing and mooring & pilotage. It has furnished the requisite details in this regard.
	(d). Explain the basis of the proposed tariff of \$639.54 at Sr. No. (3) under Schedule 2.2.3 in respect of shifting of crude / petroleum tanker to anchorage or re-positioning.	As per the existing SOR, the charges for shifting POL vessels within the outer harbour is priced at \$ 639.54. As such, the same rate has been proposed under section 2.2.3 (i) 3 for shifting of crude / petroleum product tanker from / to anchorage. In the absence of this rate, these shifting are to be treated as pilotage as per TAMP guidelines and pilotage charges are to be levied which are relatively high compared to shifting charges.
	(e). Furnish the existing cost component included in the shifting charges for POL vessels. Also furnish additional cost involved for providing more than two tugs to justify the tariff proposed for item no. (ii) under schedule 2.2.3. The shifting charges for POL vessels should be composite including the cost of number of tugs required for shifting of POL vessels.	The charges proposed under section 2.2.3 (ii) for additional tug component is as per the existing SOR. These rates were approved by TAMP in March 2003 based on consensus arrived between the VPT, SCI and the trade.
	(f). Explain the basis of the proposed shifting charge under item (iii) of Schedule 2.2.3 in respect of other than POL vessels.	The average of tariff proposed for the first slab under pilotage in respect of cargoes other than POL is \$0.5165. Applying 32.5% on this tariff, the shifting charges for cargoes other than POL works out to \$0.168. The percentage of 32.5 is adopted based on the existing proportion of shifting charges in the pilotage component for residual category for the first two slabs. Since adoption of these rate results in an increase of 40% over the existing rate for vessels upto 10,000 GRT, it is proposed to

		extend 10% discount upto 10,000 GRT in order to minimise the additional burden for small category vessels.
	(g). Explain the basis of the proposed tariff of Rs.5/- per GRT at Sl. No. 4 of Schedule 2.2.3 (iii) in respect of vessels operated under harbour crafts rules without usage of port tugs.	Average GRT considered for harbour crafts = 400 GRT. TAMP has recently approved pilot launch charge at Rs.2034/- per movement. Accordingly, rate per GRT is proposed at Rs.5/- for this service.
	(h.) Explain the reasons of deleting the various provisions from the definition of port convenience at note 4 under Schedule 2.4.2 of the existing Scale of Rates.	Out of existing five clauses defined as Port convenience, the first clause has been retained in the proposed Scale of Rates. The remaining four clauses covering incidents such as shifting of vessels due to draft / LOA restriction, shifting to accommodate hazardous cargo vessel at adjacent berth etc., cannot be treated as shifting for Port convenience. The following clause has been incorporated at 2.2.4(2)(ii) to cover such instances: <i>"For shifting / pilotage any vessel for the convenience or benefit of another vessel, the vessel benefited is liable to pay the shifting / pilotage charges for shifting and repositioning of the vessel shifted."</i> Further, it is proposed to extend 50% exemption in the applicable charges for first shifting whenever the vessel / shifts after lightening or for uptopping and 10% discount in shifting charges for vessels up to 10,000 GRT for residual category.
	(i). Explain the reasons for the proposed provision at note no. (8) about allowing priority movement on payment of additional pilotage fee of 25% particularly in respect of container vessels.	Of late, container operators are requesting the Port to give movement priority to container vessels. Keeping this in view, this rate was proposed. This has been discussed with trade and since removed.
(iv).	Schedule 2.3. - Berth hire charges: (a). Explain the basis of arriving at single berth hire rate as against the existing berth hire based on DWT in case of iron ore vessels, and GRT slab wise rates for POL vessels. A tabular statement showing the no. of vessels, average GRT of the vessels handled for the past two years and income earned for each of the existing slab in respect of both iron ore vessels and POL vessels vis-à-vis the income anticipated at the single berth hire rate proposed for handling similar GRT vessels may be furnished.	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ In respect of iron ore, the weighted average for the vessels above 40,000 GRT (above 70,000 DWT) and upto 40,000 GRT worked out to \$0.0063 per GRT per hour. By adopting 20% hike, the rate worked out to US \$ 0.0076 per GRT per hour which is rounded off to US\$ 0.0080. In this context, it is pertinent to mention that in the year 2004-05, 50 vessels out of 238 vessels fell in the range of 40,000 GRT and above. As such, the proposed rate of 0.0080 per GRT per hour will have impact only on 21% of the vessels and for the remaining 188 vessels (79%) the rate is maintained at the existing rate.</li> <li>➤ In respect of POL vessels, similar exercise was done and the weighted average so arrived at US \$0.00133 has been hiked by 10% and rounded off US \$ 0.0015. The net impact on berth hire in respect of POL for 2004-05 is also presented by the VPT.</li> <li>➤ It has estimated additional revenue of Rs.244.13 lakhs and Rs.27.73 lakhs per annum from iron ore vessels and POL vessels respectively at proposed</li> </ul>



	<p>(b). Furnish the reasons for proposing the berth hire for 'Residual Category' based on the location of berth i.e. outer harbour or rest of the harbour as against the existing SOR prescribing berth hire for non crane berths / crane berths. Also, furnish the basis of arriving at the proposed tariff. Also furnish a tabular statement showing details of number of vessels, average GRT of vessels handled for past two years for GRT of the slab prescribed in the prevailing SOR for residual category, the income earned vis-à-vis the anticipated income at proposed tariff for same level of GRT of vessels.</p>	<p>rate.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ The weighted average berth hire for residual category works out to US \$ 0.0026 per GRT per hour. All the berths are provided with higher capacity cranes and operating expenditure incurred on maintenance of these is about Rs.19 crores in the year 2004-05. In order to recover this cost, the required rate per GRT per hour is \$0.0092 per GRT per hour, and \$0.0080 per GRT per hour excluding finance and miscellaneous expenditure.</li> <li>➤ In order to recover a part of the operating expenditure, it has proposed rate of US \$0.0038 per GRT/hour in respect of crane berths and 50% of the rate for non-crane berths in the revised Scale of Rates as agreed by the Trade.</li> <li>➤ Berth hire charges for vessel plying under Harbour Craft Rules is proposed at 10paise per GRT per hour or part thereof at par with berth hire proposed for coastal vessels at crane berth.</li> </ul>
	<p>(c). Incorporate a conditionality stating that no berth hire shall be levied for the period when the vessels idle at its berths for continuous one hour or more due to breakdown of port equipment or power failure or any other reasons attributable to the port.</p>	<p>The availability of the wharf cranes is as high as 99% and is highest among major ports. As such idling at berth due to continuous one hour or more due to breakdown of electrical wharf cranes or power failure does not arise. However, as suggested a clause has been included as shown below:  <i>'2.3.4. (4)- No berth hire shall be levied if the period when the vessels idle at berths due to Plant breakdown if it is continuous for one hour or more except on account of bad cargo.  2.3.4 (9)- Berth hire shall not be levied for the period of idling at berth due to non-availability / breakdown of all shore cranes at that berth, if it is continuous for one hour or more.'</i></p>
	<p>(d). Explain the reasons for proposing to introduce separate levy of Rs.50/- per tonne towards cramage component in case of residual category of vessels berthed at berths other than outer harbour in the light of the fact that clause 6.5.2 of the revised tariff guidelines require berth hire to be a composite berth hire fee including cramage component and even the existing berth hire is in line with this principle.</p>	<p>In view of submissions made by trade the proposed rate for shore crane has been withdrawn and composite berth hire is proposed.</p>
(v).	<p>Schedule 2.3.2. (b). Roadstead charges:  (a). The roadstead charges is proposed to be levied at 50% of the non-crane berth hire charge, however, the berth hire proposed in Schedule 2.3.1 do not prescribe separate rates for crane / non-crane berths. The VPT may examine this point and make necessary modification in the proposed SOR.</p>	<p>The discrepancy has since been corrected and it is proposed to maintain status quo as regards roadstead charges. Existing rate is to continue.</p>
	<p>(b). This Authority while approving the last general revision Order had specifically</p>	<p>it is logical to link roadstead charges to the berth hire only in view of the fact that the</p>

	advised the VPT to propose a more rationalised road stead charges taking into consideration the proximity to harbour, depth available etc., without linking it to the berth hire. The proposed rates may be reviewed duly considering this advise rendered earlier.	anchorage is also like a mooring berth.
	(c). Two conditionalities approved based on consensus arrived at between VPT and the concerned users [Order No. TAMP/104/2001-VPT at para 13.1. (viii) (c) and (d)] exempting levy of roadstead up to first 24 hours before berthing, exempting iron ore vessels from levy of road stead at the time of initial entry and about levy of road stead in case of vessels anchored at road and proceeding to sea (except tankers nominated for transshipment) are not found to be included in the proposed SOR. The VPT may consider including the same or explaining the reasons for deleting these provisions.	The reasons for excluding the conditionalities of levying roadstead charges in case of vessels anchored at road and proceeding to sea is in view of its impracticability. The two other clauses have since been incorporated.
(vi).	Schedule 2.3.3 – Additional berth hire: (a). The proposed note (i) gives unfettered discretionary powers to the Board of Trustees of the VPT to determine the loading / unloading norms. It may be more appropriate to prescribe the principles to be followed for fixing the norms in the SOR subject to which the Board will act. The actual norms may be notified by the VPT following such principles. The proposed provision may be suitably modified to include the principles to be followed for fixation of loading / unloading norms.	The suggestion of the TAMP to prescribe the principle to be followed for the fixation of norms in the SOR is acceptable. Accordingly, the principles to be followed has been incorporated in the SOR [Section 2.3.3 (a) i.e., penalty for under performance]. Fixation of norms is proposed to be entrusted to a specific Committee constituted for this purpose. Periods which are to be exempted for calculating the norms and other issues shall be decided by the Committee.
	(b). While arriving at the berth occupancy of vessel for levy of additional berth hire for the over stayal of vessel beyond the output norms, the time from when the operations were discontinued for reasons attributable to the port till normalcy is restored by the port should be excluded.	The Committee constituted for the purpose shall decide the merits of each case.
	(c). When VPT expects some performance assurance from vessels, the counter assurance in terms of efficiency from port side should also be disclosed.	This will be examined and a suitable proposal will be submitted in due course.
	(d). Please furnish an analysis of how many vessels have overstayed at the berth, the period of over stayal of vessels and the penal berth hire collected by the port for the last three years i.e. 2002-03, 2003-04 and 2004-05.	During 2004-05, out of 1805 vessels, 81 vessels attracted penal berth hire and the amount collected by the Port is Rs.49.89 lakhs.
	(e). Explain the reasons for proposing additional berth hire at two times the applicable berth hire for over stayal of vessels at berth as against the existing penal berth hire on a graded basis for every 6 hours of over stayal of the vessel.	The proposed modification is to have simplicity in computation. It is now proposed to levy additional berth hire equal to normal berth hire in the revised SOR.
	(f). The reason for introducing the proposed provision at (iv) and (v) about levy of additional berth hire when mechanical loading of iron ore / pellets cannot take	In respect of iron ore vessels much time is lost for de-ballasting particularly in case of smaller and old ships. Since the demand for the berth is very high in view of increase in iron ore

	place on account ship or shipper's failure for the circumstances specified therein and also for the occupancy of berth beyond the specified period after the notice to vacate the berth has been issued ten hours in advance of completion of discharge need to be explained since these are not prevailing in the existing SOR.	traffic, a need has arisen to fix norms for de-ballasting. This provision has been incorporated after discussion with trade. With regard to Note (v), the same has been incorporated as per the request of the trade to levy penalty for over-stayal only when there is a demand for the berth.
(vii).	Schedule 2.3.4. – General notes relating to berth hire: (a). The system of ousting priority / priority berthing for an additional charge is in vogue based the Government guidelines on the subject. In case, the VPT wants to propose any change in the existing arrangement for this specific item, approval of the Government may please be obtained and forwarded to us.	In the revised proposed SOR there is no deviation from the existing guidelines of the Government in this regard.
	(b). Justify the proposed rate of 30% of the applicable berth hire at Note (9) in case barges are used as spacers for berthing a vessel with reference to the cost of service provided.	This clause has since been removed as there are no barges at present in VPT's fleet of crafts and there is no proposal to procure barges.
(viii).	Schedule 3.1. – Consolidated charges for transhipment of Crude Oil / POL: (a). The reduction in the income on account of the proposed reduction in consolidated charges for transhipment of crude oil from the existing level of Rs.4.25 lakhs to Rs.3.00 lakhs per each call may be furnished for the years 2005-06, 2006-07 and 2007-08. It may be clarified whether the reduction in tariff would attract sufficient volumes to off set such revenue loss.	In the year 2004-05, 47 mother tankers called at this Port for transhipment of oil. Assuming the same level of transhipment of traffic in 2005-06, the anticipated reduction in income on account of proposed reduction in consolidated charges is estimated at Rs.59 lakhs. The proposed reduction is to make the tariff comparable with that levied at Kakinada Deep Water Port which is also competing for the same cargo. However, since consensus could not be arrived with trade on the issue of levying a wharfage of Rs.2/- per kilo if the vessel, after part transshipments, shifts to outer harbour for discharging in balance cargo, it is proposed maintain status quo (i.e.,) Rs.4.25 lakhs towards consolidated charges.
	(b). The consolidated charges for transhipment of POL is proposed at a uniform rate of Rs.3.5 lakhs per each call as against the existing slab based on volumes. The rate proposed for this tariff item is in contradiction to the VPT's claim that no hike is proposed for POL. In view of the surplus position reflected in this activity, explain the reasons why the existing volume discount scheme should be discontinued.	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ During 2004-05 only three product tankers called at the port for transhipment whereas in the current year upto October 2005 only one product tanker was handled at outer harbour. As per the existing SOR, the rates are prescribed for different slabs and second slab is applicable only if the traffic exceeds 500,000 tonnes in a quarter, whereas the existing traffic volumes is only 90,000 for first seven months. Keeping this low volume in view and in order to have simplicity in calculation a uniform rate of Rs.3.5 lakhs per call has been proposed for POL transshipment.</li> <li>➤ Regarding surplus position reflected in POL activity, a proposal to reduce the wharfage of import crude oil and products is under active consideration</li> </ul>

		and discussions are being held with M/s. Hindustan Petroleum Corporation Limited, Visakhapatnam.
	(c). The basis adopted for modifying the unit of levy of wharfage charge on POL crude from kilo litre to per tonne at serial number (3) and Note (1) of terms and conditions may be explained.	The weighted average on conversion factors applicable for different types of crude oil has been compiled which works out to 1 kilo = 1.178 tonnes. However, as M/s. HPCL is objecting to wharfage on tonne basis, it is proposed to maintain status quo i.e., Rs.8.50 per k.l.
(ix).	Schedule 3.3 – Tariff for transhipment of dry cargo at inner / outer harbour: (a). The reasons for proposing a flat rebate of 25% on port dues, pilotage and berth hire instead of the existing sliding scale tariff arrangement may be explained.	In view of the insignificant volumes for transhipment of dry bulk, the tariff for this activity has been simplified. The volume of transhipment of dry bulk in year 2004-05 and in 2005-06 upto October, 2005 is NIL.
	(b). The wharfage rate has been proposed at 50% of the applicable rate for the quantity of dry bulk cargo transhipped as against the wharfage rate of Rs.6/- per tonne prescribed in the prevailing SOR for transhipment of dry bulk ore. Furnish the reasons for the proposed modification and detailed working of the impact thereof for each type of the dry bulk cargo transhipped at the VPT may be furnished.	This aspect has been reviewed and it is now proposed to retain the existing rate of Rs.6/- per tonne for the dry bulk cargo transhipped and carried to other ports
	(c). Explain the reasons why VPT should collect 50% on cargo going to private terminal inside the port in the back-drop of the port sharing revenue with the BOT operator.	This resort of sharing a certain amount of wharfage (50% proposed earlier and Rs.3/- per tonne proposed in the revised SOR) is to have consistency with the present practice of collecting transhipment on cargo transhipped to a daughter tanker and carried to other ports in respect of POL and crude. Keeping this aspect in view it is proposed to levy only Rs.3/- per tonne on the cargo discharged / loaded overside.
(x).	Schedule 4.1 – Wharfage: (a). Wharfage charge may be proposed based on the cost of handling and special care required to be taken while handling and storage of cargo as prescribed in clause 4.2.2. of the revised tariff guidelines. The VPT may consider rationalising and simplifying this schedule. A brief note may also be furnished explaining how the proposed wharfage schedule satisfies the stipulations of the revised guidelines.	As per the definition given by UNCTAD in the book titled Port Pricing, the wharfage is a due on cargo for utilisation of general facilities and services of the port.
	(b). Advalorem rates proposed for serial number 14 and 25 should be done away with in view of clause 4.2.2 of the revised tariff guidelines. The wharfage rate for these two items may be proposed based on weight or volume of cargo with reference to cost of handling the relevant cargo instead of proposing advalorem rate.	The suggestion of the TAMP to do away with the advalorem rate for electrical goods and machinery (S.No.14 and 25 of Section 4.1) cannot be accepted. The reason for fixing wharfage based on advalorem is keeping in view the high value of cargo handled under this category. Moreover, these cargo items being import cargo, port assumes the responsibility of the security and safety of the cargo by keeping the same in safe custody till it is cleared. In view of the high risk associated in handling this cargo, it is proposed to continue the practice of charging based on advalorem rate. If at all the wharfage has to be fixed on

		<p>this cargo based on weight or volume it will be exorbitantly high. Moreover the volumes of these cargoes are insignificant in view of the shift to containerisation from break bulk handling. As such it is proposed to continue the existing practice of levying based on advalorem rate and it will be phased out in the next revision.</p>
	<p>(c). Explain the basis on wharfage rate is proposed for chemicals at Rs.55 per tonne as against existing advalorem rate. Likewise, wharfage rate proposed for Ammonium Nitrate, Blast furnace slag, bentonite, etc., and extraction of all types of oil, may also be explained.</p>	<p>The wharfage rate of Rs.55 per tonne has been proposed for chemicals after discussions with trade and keeping in view the request made by them.</p> <p>The actual income realised during 2004-05 based on existing rate and estimated income based on proposed rate has been furnished which shows drop of revenue by Rs.6.72 lakhs per annum at the proposed wharfage rate.</p> <p>Wharfage rate for Sl.No.5, 6 and 27 relating to ammonium nitrate, blast furnace slag, bentonite etc., are fixed taking into consideration the FOB / CIF volume of these cargoes. With regard to ammonium nitrate it may be stated that this cargo is of special nature and is used as detonator for blasting mines. Keeping the hazardous nature of cargo, a relatively higher wharfage rate of Rs.35/- per tonne is proposed.</p>
	<p>(d). Separate wharfage rate proposed for iron ore pellets at serial number 19 and 21 for mechanical and conventional handling respectively may be justified with reference to additional cost involved in handling this cargo with reference to cost of handling iron ore by same means.</p>	<p>The Port's intention is to charge the same rate of Rs.26.20 for iron ore and pellets handled by conventional means at par with iron ore mechanical. However, there was objection from the trade stating that the berthing facilities available at ore berth are not comparable with the facilities available at WQ berth in the inner harbour in terms of draft, etc. As such at the request of the trade, a relatively lower rate of Rs.21/- per tonne has been proposed for iron ore and pellets by conventional means.</p>
	<p>(e). Explain the basis of the proposed volume discount scheme in the wharfage rate of LPG (Sl. No. 24).</p>	<p>This has been further discussed with oil industry and it is now proposed to levy a single rate of Rs.136 per tonne for LPG. Trade has agreed to this proposal.</p>
	<p>(f). The list of cargo items included in serial number 30-R.R. materials is found to be different from the list prescribed in the existing SOR and subsequent amendment in this regard. Explain the reasons for this variation.</p>	<p>The existing list of cargo items for RR Material has been modified at the request of the trade and incorporated in the proposed SOR. It is requested to retain the proposed list.</p>
	<p>(g). Single rate may be prescribed for unenumerated goods at serial number 35 and 36 and unit of levy may also be proposed either based on weight or measurement instead of dual unit of levy.</p>	<p>It is not possible to prescribe the single rate for unenumerated goods at S.No.35 and 36. In fact, when the port proposed to fix the single rate the trade objected for the same stating that by fixing a single rate low value cargo such as river sand etc., will be effected. Keeping this in view, two different rates have been proposed for unenumerated goods depending on the value. The suggestion of the TAMP to adopt single unit of levy is acceptable and the same has been incorporated.</p>
	<p>(h). The increase proposed in wharfage rate on material carried by ONGC for oil</p>	<p>The increase proposed will not have any financial impact as there is no activity of ONGC</p>

	exploration at serial number 37 from Rs.3500/- to Rs.5000/- may be justified with reference to increase in the cost of handling.	at VPT at present.
	(i). The proposed provision in Note (2) prescribing levy of wharfage on goods entering the docks but not shipped may be deleted. Instead, the VPT may consider to prescribe shutout charges for such cargo in line with prescription at other major ports.	The concept of shutout is applicable only when the cargo is brought into wharf but not shipped at all. Whereas in some cases viz., while loading thermal coal and steel products, cargo will be brought in trucks and immediately after the attainment of the required draft the loading will be stopped. Hence there is every possibility that the cargo brought for loading is lying on wharf without shipment. To cover such incidents Note at SI No.2 has been incorporated.
	(j). Furnish specific comments on the observations made by M/s. Sarawagi & Co. (P) Ltd in one of the earlier letters dated 15 March 2004 (copy already endorsed to the VPT) about wharfage rate including an element of crange component. Please furnish detailed break up of cost elements included in the proposed wharfage rate.	The observation made by M/s. Sarawagi & Co., that the wharfage rate includes an element of crange is not acceptable. Wharfage rate is essentially an entry fee on the cargo as the port dues is entry fee on the vessels.
(xi).	Schedule 4.6.1 Demurrage Charges (Imports / Exports): (a). Note 1 (A) (b) – Since the VPT proposes to levy wharfage charge in case of shut-out cargo, it may be appropriate to allow reasonable free period on such cargo beyond which demurrage may be collected. Or else, the VPT may not levy shut out charge and instead collect demurrage without allowing any free period.	As suggested the note given under (b) is modified below: <i>"No free days shall be allowed on goods brought into port premises and removed from there without shipment. But, no demurrage shall be levied for the goods brought in during the course of shipment and removed within 24 hours of shipment."</i>
	(b). Note 1 A (c) – The proposed note states that free days for transshipment goods are subject to certain exception as per the rules of the port. Such rules are, however, not found mentioned anywhere in the proposed SOR. The VPT may consider listing out the exceptions explicitly.	Note 1 A (c) has been modified as below: <i>"Where goods are landed for transshipment the free storage in transit shall be allowed for 10 days from the last day of discharge of cargo."</i>
	(c). Explain the reasons for introducing the proposed note B (d) about levying demurrage both on cargo and containers in case where de-stuffing of loaded container is not effected within 7 days from the last day of landing of container.	The reasons for introducing this clause is to avoid misutilisation of the facility. In the absence of this clause, the desutffing will not be resorted to by the trade to take advantage of the relatively low tariff applicable to container vis-à-vis cargo. However, this clause has now become redundant as there is no container activity in the inner harbour.
	(d). Explain the reasons for proposing demurrage at note 2(iii) double the prevailing rate in case of goods detained by the Commissioner of Customs for import / export control formalities and certified that it is not attributable to any fault or negligence on the part of importer / exporter. Also, explain the reasons why separate storage charges for loaded and empty containers cannot be prescribed.	As per existing SOR in respect of goods detained by Commissioner of Customs, 25% of the actual demurrage charges are applicable from 46 to 60 days and 50% from 60 days to 90 days. In the proposed SOR, these two slabs have been merged and 50% of actual demurrage charges are proposed from 46 days to 90 days to discourage such detention by Customs for longer periods and for minimizing congestion in the Port.
	(e). Explain the reasons for introducing the proposed tariff item at Note (4) about levy	Of late, it is observed that one Stevedore / Clearing and forwarding agent is handling two

	of demurrage on cargo not removed from wharf after completion of discharge since such tariff is not prescribed in any other major ports. The basis for arriving at the proposed rate.	or three vessels at a time. In such an event, he is not able to deploy adequate equipment for proper clearance of the cargo. Many a time the ship-shore productivity is affected due to non-clearance of the cargo from the wharf. As this phenomena is affecting productivity rates, it is now proposed to levy a tariff of Rs.5,000 per hour or part thereof, if the cargo is not removed from the wharf from 6 <sup>th</sup> to 10 <sup>th</sup> hour, Rs.10,000 per hour from 11 <sup>th</sup> to 15 <sup>th</sup> hour and Rs.25,000 after 16th hour. This clause is essential to discourage the trade from keeping the cargo on the shore and to minimise the delays in commencement of discharge / shipment of subsequent vessels berthing at these berths.
	(f). Incorporate a suitable condition to exempt payment of demurrage of cargo / containers for such period when clearance could not be effected or delivery of import cargo or shipment of export cargo could not take place for reasons attributable to the port.	Such issues will be put up to Board for consideration.
(xii).	Schedule 4.6.2. – Storage charges on Containers: (a). The general note number (i) under this schedule may be modified to include specific number of free days in line with prescription at other major ports and clause 5.8 of the revised tariff guidelines.	The General Note No.1 under storage charges for containers stating that no free day shall be allowed on containers is proposed to be retained as it will not have impact in view of the insignificant volumes handled by the port at port berths.
	(b). Propose separate storage charge for 20' and 40' containers and loaded and empty.	Agreed and it is proposed to adopt US \$0.28 per container per day for 40-foot container.
	(c). Separate rate for coastal vessel in rupee denomination applying the current exchange rate may also be prescribed in line with the prescription at other major ports.	Agreed and separate rate for coastal vessel applying the exchange rate of 1 US \$ = Rs.43.52 is incorporated in the revised SOR.
	(d). Please incorporate a conditionality in Schedules 4.6.1 and 4.6.2 to state that if operational area is leased on rental to users, storage charge on containers / demurrage on cargo shall not be levied again as per Clause 4.6 of the revised tariff guidelines.	Suitable clause is incorporated under Section 4.5.1 and 4.5.2 of the revised Scale of Rates.
(xiii).	Schedule 4.6.3 and 4.6.4. – Handling charges: (a). The schedule may be updated with concessional tariff applicable for coastal vessels as per our Order No.TAMP/4/ 2004-Genl.	This is not acceptable as these are labour handling charges.
	(b). If the VPT desires to levy extra cost for supply of equipment, then the proposed tariff for container handling may be reduced to the extent the cost of equipment hire is included therein and a detailed computation of the proposed rate may be furnished.	The extra charge for supply of equipment for handling containers is towards usage of top lift carrier. However, the application of this rate is insignificant as port is handling only when the vessels carries less than or equal to five containers.
(xiv).	Schedule 5.1 - Floating Crane Charges: (a). Prescribe concessional tariff applicable	

	for coastal vessels.	The concessional tariff in this case is not applicable for coastal vessels as these are not handling charges but are hire charges for floating crane.
	(b). Please furnish cost details to justify unit cost proposed for handling the packages in Schedule 5.1.1 and 5.1.2 by deploying Floating cranes of capacity 150 Tonnes and 60 Tonnes.	These floating cranes were procured long back and it is not possible to furnish the cost details accurately. The rates prevalent in the existing SOR for the 1 <sup>st</sup> hour and 2 <sup>nd</sup> operational hour has been merged and hiked by 15% to arrive @ Rs.1725 per hour.
	(c). Explain the basis of arriving at the proposed rate of Rs.3500/- per hour or part thereof at Sl. No. 10 for use of crane for purpose of lifting sunken trawlers of the fishing harbour.	This rate has been proposed based on the principal of what the trade can bear after discussion with Trawler operators.
(xv).	It is not clear whether a Scale of Rates formulated under Sections 48, 49 and 50 can contain rates for operations outside port limits. Please examine and elucidate.	Agreed to. The port do not operate the tugs for operations beyond port limits. Hence, this clause is removed in view of its redundancy.
(xvi).	Schedule 5.3.2 – Barge charges for other than cargo handling or any other purposes: The basis of rationalisation of barge charges may be explained alongwith detailed computation for the proposed rate.	This Schedule is redundant as there are no barges and hence removed from the revised proposed SOR.
(xvii).	Schedule 5.3.4. - Electrical Crane Charges for cargo handling: Please furnish detailed computation of the existing berth hire vis-à-vis the proposed berth hire to show that the craneage component is excluded from berth hire.	These charges are leviable only when the user hires these cranes other than ship-shore activity.
(xviii).	Section 6 - Charges for License (storage) fee: (a). Explain the reasons for proposing around 25% increase in license fee for item (i) and item (ii) (by deleting the existing lower tariff from second fortnight onwards).	As per the land policy, temporary licenses are given for maximum period of 11 months and thereafter such licenses are treated as fresh license and charges are collected accordingly. For simplification, license fee currently recovered for 11 months has been divided by 22 for arriving at rate per fortnight or part thereof. Thereafter the rate has been increased by 25%. This enhancement is proposed only to discourage the over stay of cargoes in the Port areas and make available the area to all the cargoes moving through the Port.
	(b). Explain the basis of the license fee proposed for item number 3 for 1 <sup>st</sup> floor T-2 shed.	In order to encourage trade for utilising the T-2 shed, a concessional rate has been proposed.
	(c). The proposed note (2) about not granting renewal of license in case of delay in receipt of renewal applications or payment appears to be a procedural matter and not related to tariff fixation and hence may be deleted.	As suggested the note has been deleted in the revised proposed SOR.
(xix).	Explain the reasons for proposing 120% increase in the minimum charges for supply of water to vessels in Schedule 8.1.	The capacity of water barge is 300 tonnes equivalent to 300 kilo. The cost involved to transport water to the ships is higher. Further, there has been a steep increase in the charges for the water supplied by the VMC from Rs.54.55 per gallon in the year 2001 to Rs.113.65 per gallon in the year 2004.
(xx).	The steep increase of 443% in fire float charges (Schedule 8.2) may be justified	It has furnished the statement showing the fixation of hire charges for fire float.



	with reference to the increase in the cost of operations.	
(xxi).	The basis of the rate proposed for fire tender in Schedule 8.3 may be explained.	It has furnished the detailed computation in this regard. The proposed rate of Rs.800/- has been corrected as Rs.600/- in accordance with the cost calculation furnished.
(xxii).	Schedule 8.5. Miscellaneous charges: (a). The basis of the proposed rate for pollution control separately for dry bulk and bulk cargo may be explained with reference to the cost of service provided in the light of the fact that this Authority has recently in June 2003 approved a single rate for water sprinkling at 0.75 paise per tonne on all cargo utilising the stacking area covered under the mechanised sprinkling system. Please confirm that the charges for water sprinkling is not included in the proposed wharfrage rate of the relevant cargo and also furnish reasons why this charge should not be merged with wharfrage of the relevant cargo.	In the year June 2003, Authority has approved a single rate for water sprinkling at 0.75 paise per tonne on all cargoes utilising the stacking area covered under the sprinkling system. Now, the scope of the mechanised sprinkling system is being extended to cover some more stacking areas. In view of this rate Rs.1.50 per tonne for dry bulk and Rs.0.50 per tonne for break bulk is proposed and this has been agreed by the trade. The proposed tariff includes tariff for services like sweeping charges, sprinkling on stacks and roads for which additional charges are now being levied.
	(b). Explain the basis of the proposed rate for item number 4 – Shifting of fenders and item number 5 – levy on bunkers supplied through bunker barges.	The existing tariff for levy on bunkers is Rs.4.40 per K.L., which has been hiked to Rs.6.00 per K.L. keeping in view the recurring and steep hike in fuel charges. The reason for fixing of Rs.10,000/- for shifting of fenders is keeping in view the cost of fuel consumption for tug deployed for movement of fenders.
(xxiii).	Explain the reasons for proposing to levy double the charges proposed at Schedule 8.6.2.4 to 8.6.2.7 in respect of vessels other than Fishing vessels at Note 4 under Schedule 8.6.2.8.	The rates proposed are concessional rates prescribed exclusively for fishing vessels on the principle of what trade can bear. Therefore, for other than fishing vessels, the rates are proposed at double the rates, which are cost based rates.
(xxiv).	Section – 9 Charges for issual of License: (a). The increase proposed in license fee for issue fresh license for various purposes is manifold in comparison to the license approved by this Authority vide Order No. TAMP/104/2001-VPT. The increase proposed in these tariff items may be justified.	The existing rates for issue of various licenses are very low compared to the value and the extent of business carried out by the licenses. Therefore, the proposed rates are not exorbitant.
	(b). Explain the basis of the new rate proposed for issue of fresh water license at item No. (7).	A new license has been proposed for exercising control over the trade supplying water to the vessels on par with other license holders carrying out various types of business in the Port.
(xxv).	Certain amendments in the SOR approved vide Order number TAMP/104/2001-VPT dated 17 March 2003 are not found to be considered in the proposed SOR. Further some of the amendments approved by this Authority vide Order number TAMP/49/2001-VPT dated 5 November 2001 in para 7.1. (i) and (iv) are also not found to have been included in the proposed SOR. The reasons, therefor, may be explained.	Majority of the amendments have been incorporated. Others are not incorporated due to change in the structure.
(xxvi).	Reduction, if any, effected by VPT on account of flexibilities available with the	The port has not effected any reduction in wharfrage.

	major port to reduce the rates prescribed in the Scale of Rates may be listed out and the consequential effect on reduction in income and traffic growth, if any, may be analysed item wise.	
(xxvii).	The revised tariff guidelines stipulates that tariff should be linked to benchmark levels of productivity. The VPT may incorporate productivity levels to maintained for various operations / services.	Fixation of norms is proposed to be entrusted to a Committee constituted for the purpose.
(xxviii).	This Authority in its last general revision Order had advised the VPT to formulate an Efficient Linked Tariff Scheme (ELTS) in respect of iron ore in consultation with major users. The proposed SOR does not include the ELTS scheme for iron ore. The VPT is again advised to propose a suitable ELTS for iron ore.	Suggestion will be considered.
(xxix).	A detailed computation of the actuarial valuation of pension may be furnished. Also furnish a copy of the report of the actuaries in this regard.	The extracts of Actuarial Valuation Report of Pension Liability has been furnished as desired. It has also furnished revised detailed computation in this regard. However, considering that general revision of rates, will throw heavy burden on the Trade, it proposes to defer this proposal for the time being. The surpluses generated / estimated to be generated as per TAMP's guidelines during the period from 2000-01 to 2008-09 of Rs.169.50 crores is proposed to be diverted to the pension fund to meet the shortfall to some extent. After reviewing the position at the end of 2008-09 it has requested to allow filing a suitable fresh proposal.

6.1. A joint hearing in this case was held on 24 November 2005 at the VPT premises. At the joint hearing, the VPT and the concerned users made their submissions. The VPT made a presentation of its proposal.

6.2. At the joint hearing, the following decisions were taken:

- (i). The VPT to consider the submissions made by users / user organisations and comprehensively review its proposal. In this regard, the users like VSAA and others were allowed to file further representations, if any, to the port on those issues where no agreement is reached with the port.
- (ii). The VPT agreed to review its proposal for special charge to meet pension liability.
- (iii). The VPT proposes to enter into an MOU with oil industry. Hence it has requested to keep in abeyance its proposal with reference POL rates. It has agreed to approach this Authority for approval of POL rates based on consensus with the oil industry.

7.1. It is understood that VSAA, CFL, Visakhapatnam Clearing Agents Association (VCAA) have sent their further representation directly to the VPT as agreed at the joint hearing. As decided in the joint hearing, the VPT had held discussions with Visakhapatnam Steamship Agents' Association (VSAA), Visakhapatnam Stevedores Association (VSA), Tamil Nadu Electricity Board (TNEB), Steel Authority of India Limited (SAIL), Coramandel Fertilizer Limited (CFL), etc., and has arrived at consensus on most of the issues.

7.2. The VPT has furnished a revised proposal taking into consideration most of the submissions made by the user / user organisations and some of the modifications suggested by this Authority. It has also forwarded revised cost statements, its comments on the comments of the

Users, list of issues on which consensus could not be arrived at and other requisite information / clarification.

7.3. The VPT has updated the traffic estimates, income and expenditure estimates for the year 2005-06 and 2006-07 based on R.E. 2005-06 and B.E. 2006-07 and updated the cost statement with projections for the years 2007-08 and 2008-09. The net surplus / deficit position after the Return on Capital Employed at the existing level of tariff for the main activities and for the port as a whole as per the revised cost statements filed by the VPT subsequently are summarised below:

Sl. No.	Activity	Surplus(+) / Deficit(-) 2005-06 (Rs. in lakhs and % of the operating income)	Surplus(+) / Deficit(-) 2006-07 (Rs. in lakhs and % of the operating income)	Surplus(+) / Deficit(-) 2007-08 (Rs. in lakhs and % of the operating income)	Surplus(+) / Deficit(-) 2008-09 (Rs. in lakhs and % of the operating income)
(i).	Port as a whole excluding Railway and Estate	(+)10359.62 23.97%	(+)8394.22 19.46%	(+)4009.20 9.60%	(+)2681.48 6.38%
(ii).	Iron Ore (mechanical)	(+)4233.17 24.87%	(+)2867.66 17.61%	(+)164.09 1.12%	(+)331.67 2.15%
(iii).	POL	(+)7461.66 62.87%	(+)7035.55 60.39%	(+)7380.43 60.18%	(+)7146.11 58.27%
(iv).	Fishing Harbour	(-)113.75 (-)41.59%	(-)111.87 (-)38.23%	(-)236.48 (-)127.3%	(-)250.36 (-)134.81%
(v).	Cargo Handling Activity (other than iron ore, POL and fishing harbour)	(-)487.26 (-)7.69%	(-)621.62 (-)9.38%	(-)2392.78 (-)43.56%	(-)2852.70 (-)54.11%
(vi).	Port and Dock facility	(-)734.20 (-)9.50%	(-)775.49 (-)9.37%	(-)906.06 (-)9.91%	(-)1693.24 (-)19.12%

7.4. Some of the major modification proposed by the VPT in this revised proposed Scale of rates as against the tariff prescribed in the existing SOR are highlighted below:

- (i). Proposed single slab for Port dues and berth hire and three tier slab for pilotage fee as per the TAMP guidelines.
- (ii). The impact of the major modifications proposed by the VPT are tabulated below:

Sl. No.	Particulars	% hike proposed	Impact on the revenue for three years 2006-07 to 2008-09 (Rs. in lakhs)
(i).	Port Dues		
	(a) Iron Ore	15% of existing tariff.	168.29
	(b) POL	Nil. (single slab proposed on weighted average of existing two slabs)	90.00
	(c) Residual	10% on weighted average of first two slabs.	1325.00
(ii).	Pilotage		
	(a) Iron Ore	No hike proposed. Three tier sliding rates on the incremental GRT proposed in line with the revised tariff guidelines.	-849.50
	(b) POL	The lowest rate of the existing predominant category taken as the base and sliding rate proposed thereafter as per the revised tariff guidelines. No hike proposed in the tariff.	-866.30
	(c) Residual	11% hike is proposed on the weighted	1005.00

		average rate of the existing the predominant category.	
(iii).	Berth hire		
	(a) Iron Ore	20% hike proposed on weighted average income of the existing two slabs.	705.00
	(b) POL	10% hike proposed on weighted average income of the existing predominant existing slab.	63.28
	(c) Residual	46% hike proposed on weighted average income of the existing predominant existing slab.	1965.00
(iv).	Wharfage		
	(a). Styrene Monomer, aluminium and its products, food-grains, R.R. material	Proposed reduction in rates	(-) 127.00
	(b). No hike in POL. Increase proposed for other cargo items	10% to 30%	3300.00
	(c). LPG	Rate reduced from Rs.175.60 to Rs.136.00 PMT in consultation to oil industry.	(-) 600.00
(v).	Total		
	(a). Total increase		8622.00
	(b). Total reduction		(-) 2443.00
	(c). Net impact		6179.00

Berth hire charge for residual category is proposed for crane berth / non-crane berths. The earlier proposed condition of levy of separate charges for electric wharf crane is deleted.

The VPT has requested to prescribe a single tier pilotage fee of US \$ 0.344 per GRT for POL in view of drastic reduction in revenue on account of proposing sliding rates.

- (iii). Existing concession to container vessels in port dues, pilotage and berth hire is proposed to be withdrawn.
- (iv). Concession in pilotage fee for vessels shifted to roads due to exigencies / cyclone has been proposed at 50%.
- (v). Similar to pilotage fee, three tier structure has been proposed for shifting charge (other than POL). 10% discount is proposed in shifting charge for vessels upto 10,000 GRT. 50% exemption proposed in first shifting when shifted after lightening or uptopping.
- (vi). Road stead charges is proposed to be continued at the existing level as against 50% of non-crane berth hire proposed in its initial proposal.
- (vii). As regards levy of penal berth hire for under performance, loading / unloading norms is proposed to be decided by the Committee specially constituted for this purpose.
- (viii). It proposes to continue with existing consolidated charges for transshipment of Crude Oil and POL products in outer harbour.
- (ix). (a). Wharfage for some of the commodities like Aluminium and its products, food grains, edible oil, all types of oil extractions R.R. materials, etc., proposed to be reduced.
- (b). Wharfage rate for Thermal Coal increased marginally from Rs.15/- per tonne to Rs.16/- per tonne in agreement with the TNEB.

- (c). The existing advalorem rate for Chemical is proposed to be modified by prescribing specific wharfage rate for Alcohol, Acetone and other chemicals.
- (d). Wharfage rate for Ammonium Nitrate, Blast furnace slag, Bentonite, etc., newly proposed to be introduced.
- (e). Unit of levy in respect of caustic soda, molasses proposed to be modified from KL basis to per tonne basis in consultation with the users.
- (f). No hike proposed for crude, POL, LPG, phosphoric acid, charge chrome, ferro manganese, etc. Wharfage rate for LPG proposed on per tonne, basis i.e. Rs.136/- per tonne in consultation with the oil industry as against existing levy of Rs.100/- per cubic metre.
- (g). It has proposed to charge Rs.3/- per tonne for over side discharge / loading of dry bulk cargo.
- (h). For some other cargo items, wharfage proposed is to be increased in the range of 10% to 30%.
- (i). Wharfage on transshipment of break bulk cargo where wharfage is levied on advalorem it has proposed wharfage at Rs.150/- per tonne for direct transshipment from vessel to vessel and Rs.187.50 for cargo landed from one vessel and subsequently shipped to another vessel.
- (x). Rebate of 25% in port dues, pilotage and berth hire for transshipment of dry bulk cargo, is proposed.
- (xi). (a). No change is proposed in levy of demurrage. However, three days free period (including Sundays and Holidays) is proposed instead of existing free period of two days for import cargo. For project material (import) free days proposed at 10 days.
- (b). Proposed to introduce levy of demurrage on cargo not removed from the wharf after five hour from completion of discharge from a vessel / shipment of a vessel.
- (xii). Charges for hire of craft / equipment proposed to be increased in general by around 15%. Proposed rationalisation and simplification of equipment hire charge based on the capacity of equipment
- (xiii). Pollution control charges is proposed at Rs.1.50 per tonne for dry bulk cargo and Rs.0.50 per tonne for break bulk as against the existing charges of 0.75 paise per tonne for dusty cargo utilising the stacking area covered under mechanised sprinkling system.
- (xiv). 25% increase in the license fee proposed for transit sheds. As regards license fee for open space, the existing lower rate prescribed from second fortnight onwards is proposed to be deleted and a uniform rate is proposed.
- (xv). In case of mechanised fishing boats / trawlers, a composite rate inclusive of port dues, berth hire and wharfage is proposed as mutually agreed with the fishing industry.

8.1. The VPT has also furnished a list of issues on which it could not arrive at consensus with suggestion made by the user organisations. Further, the Visakhapatnam Steamship Agents' Association (VSAA) has made further submissions with reference to the revised proposed SOR. The VPT also in response has furnished its clarification. Some of the main points where consensus could not be arrived at and submissions made by the VSAA and the clarification furnished by VPT are summarised below:

- A. List of issues on which consensus is not arrived at between the port and the trade
- (i). The request of the trade to treat various movements of shifting of vessel under the category of shifting for port convenience is not acceptable.
  - (ii). The request of VCTPL to retain the existing concessional tariff for container vessels in respect of vessel related charges is also not acceptable.
  - (iii). It does accept the suggestion to reduce the proposed pilotage charge in view of the modification proposed in the definition of pilotage fee.
  - (iv). The suggestion to withdraw its proposal for levy of additional berth hire in case of mechanical loading of iron ore / pellets when there is no loading on account of ship or shippers failure is not acceptable since much time is lost for want of cargo and the productivity of the port is affected.

B. Further submissions of the VSAA and the comments of the VPT thereof.

- (v). In the revised proposed SOR, Port has excluded LPG vessels from POL category vessels for levy of port dues, pilotage, berth hire and shifting charges. This move of port was never discussed with trade. The proposed modification in the definition of the term will subject the LPG vessels to pay higher vessel related charges which is not correct. Hence it is requested that LPG vessels may be restored the status of POL vessels for the purpose of levy of vessel related charges.

Comments of VPT.

This is in accordance with the clarification issued by the TAMP in their order dated 01 July 2005, wherein, it was stated that LPG and CNG are not POL product.

- (vi). The proposal to levy shifting charges on sliding scale basis is not acceptable and may be withdrawn. Shifting charges are as such about 40% of pilotage charges which as such are considered very high and by now making them apply on sliding scale basis, the charges would increase further.

Comments of VPT.

The proposed sliding scale basis is in accordance with the guidelines given by the TAMP in March 2005.

- (vii). The existing roadstead charges are prescribed as a percentage of berth hire charges of respective category of vessels. It was mutually agreed upon between port and trade to maintain roadstead charges at present levels, however, since there is steep increase in berth hire charges in some cases or residuary category and POL vessels corresponding logical reduction in the "rates" of roadstead charges may be done to maintain amount of roadstead charges at the present level as mutually agreed upon.

Comments of VPT

The port proposes to adopt the existing percentages on berth hire for collection of roadstead charges and no hike is proposed in the percentages. There is only marginal hike for vessels upto 15,000 GRT and there is no hike for vessels beyond 30,000 GRT. The levy of roadstead charges is seen not as a source of revenue but to discourage vessels using the port waters as parking place. The apparent increase for some of the slabs is also due to adoption of single slab berth hire as against existing multiple slabs.

- (viii). If a mother vessel, in addition to transshipment, also discharges cargo to shore, it loses the status of mother vessel for the purpose of levy of consolidated charges and it has to pay full port charges. In such a case, port has been levying additional charges of Rs.2.00 per kilo for the cargo transhipped in addition to Rs.8.50 per kilo which is already collected. There is no logic and justification for this additional charges of Rs.2.00 per kilo on the cargo transhipped. It is requested to delete this charge from the SOR.

Comments of VPT

If the mother vessel after transshipping part of the cargo resorts to discharge of part cargo to the shore, the vessel loses the status of mother vessel for the purpose of levy of consolidated charges and the consolidated charges so collected are adjusted against the normal charges to be paid by the mother vessel. In other words, wharfage of Rs.2/- collected from the mother vessel on the cargo transhipped is also adjusted against the normal charge to be paid by the vessel after losing her status.

- (ix). When foreign run vessels engaged in survey, seismic study, oil exploration etc., are calling our port, wharfage charges is collected on ad valorem basis on the entire value of the vessel itself in addition to collecting normal vessel related charges like port dues, pilotage, berth hire etc., though there is no provision in the SOR to levy such wharfage charges. Hence suitable clause may be incorporated in SOR to prevent continuation of this kind of anomaly and arbitrary levy, which is not there in the SOR.

Comments of VPT

This aspect is under examination and proposal in this regard will be submitted by the port in due course.

8.2. With reference to proposed wharfage of Rs.187.50 per tonne for transshipment of break bulk cargo from one vessel and subsequently shipped to another vessel, the request made by the VSAA to add the words " or on same vessel in her subsequent call" at the end is accepted by the VPT. The port has requested us to make necessary modification in its SOR.

8.3. The VSAA vide letter dated 4 February 2006 have made further submissions stating that as per the provisions in the SOR of the VPT, Port dues are payable by a vessel for each entry into the port, however, the VPT has been forcing the Association to pay second set of port dues whenever there is a change in the vessel name and / or its owners in the same entry / call of the vessel. This is not as per the provision in its SOR and is illegal. It has, therefore, requested this Authority to direct the VPT not to levy port dues second time whenever there is a change in the name of owners of the vessel. It has requested that the port must refund such port dues collected by the port illegally in the past. The VCCI has reiterated most of the submissions made by the VSAA.

9. It may be relevant to mention that subsequent to filing its comprehensive proposal, the VPT had filed another proposal for fixation of norm for floating crane F.C. Ravi-B which was pressed into service as back up crane for F.C. Diamond with 11.5 CBM grab capacity. This Authority in its Order No. TAMP/82/2001-VPT dated 17 March 2003 had approved the output norm of 12000 tonnes per day in case of discharge bulk cargo on to the shore from gearless vessels using floating crane as proposed by the VPT. The VPT has reported that grab capacity of this floating crane was 26.5 CBM as against 11.5 CBM grab fixed on floating crane Ravi-B. Since the fixtures of both the floating cranes are different, it may not be appropriate to consider the norm prescribed in the existing SOR for discharge of cargo by floating crane with grabs capacity upto 11.5 CBM. In view of this position and after considering the average per day performance of the two floating cranes, it has proposed norms of 6000 tonnes per day for discharge of cargo on to the shore by vessel using this floating crane.

10.1. When the revised proposal filed by the VPT was about to be taken up for final consideration by the Authority, the VPT requested to keep its proposal in abeyance since it wanted to re-look its proposal and file a revised proposal after factoring some of the points which were not considered in its proposal. Accordingly, the VPT has filed another revised proposal vide its letter dated 31 March 2006.

10.2. The major modifications done by the VPT in its revised proposal are highlighted below:

**Cost Statements**

- (i). The additional income on account of foreign exchange fluctuations is included in the income estimation considering the exchange rate of Rs.44.02.

- (ii). The earlier estimations of additional insurance cost under the head 'management and general overheads' are moderated in the revised cost statement.
- (iii). The capital employed estimates are also modified in view of the revised computation of the working capital.
- (iv). The net surplus/ deficit (excluding railway and estate activity) after return on capital employed as per the revised cost statement filed by the VPT are summarised below:

Sl. No.	Activity	Surplus(+) / Deficit(-) 2006-07 (Rs. in lakhs and % of the operating income)	Surplus(+) / Deficit(-) 2007-08 (Rs. in lakhs and % of the operating income)	Surplus(+) / Deficit(-) 2008-09 (Rs. in lakhs and % of the operating income)	Total for the years 2006-07 to 2008-09 (Rs. in lakhs) (average % of the income)
(i).	Port as a whole excluding Railway and Estate	(+)9495.56 22.01%	(+)5116.79 12.22%	(+)3725.57 8.84%	(+)18337.92 14.36%
(ii).	Iron Ore (mechanical)	(+)3227.60 19.82%	(+)516.52 3.51%	(+)665.35 4.30%	(+)4409.46 9.21%
(iii).	POL	(+)7341.85 62.11%	(+)7508.52 61.16%	(+)7263.5 59.17%	(+)22113.86 60.81%
(iv).	Fishing Harbour	(-)91.24 (-)31.18%	(-)218.06 (-)117.42%	(-)233.18 (-)125.56%	(-)542.48 (-)91.39%
(v).	Cargo Handling Activity (other than iron ore, POL and fishing harbour)	(-)527.14 (-)8.16%	(-)2148.65 (-)39.12%	(-)2624.82 (-)49.78%	(-)5300.60 (-)32.35%
(vi).	Port and Dock facility	(-)455.50 (-)5.50%	(-)541.55 (-)5.88%	(-)1345.28 (-)15.08%	(-)2342.33 (-)8.82%

10.3. Some of the major modifications in the revised proposed Scale of Rates vis-à-vis its earlier proposal are highlighted below:

Sl.No.	Earlier proposal	Revised proposal
(i).	<b>Iron ore (mechanical)</b> ➤ Port dues ➤ Single slab proposed with 15% hike.	<b>Iron ore (mechanical)</b> ➤ Port Dues - The existing single slab proposed to continue.
	➤ Pilotage - No hike proposed. Three tier sliding rates on the incremental GRT proposed in line with the revised tariff guidelines.	➤ Pilotage - As against this in the revised proposal, the existing single slab is proposed to continue.
	➤ Berth hire - 20% hike proposed on weighted average income of the existing two slabs.	➤ Berth hire - The existing two tier slab is proposed to continue since the rationalisation by prescribing a single rate was found to have substantial impact of 176% increase for vessels more than 40000 GRT.
	➤ Wharfage - Proposed to increase tipping and stacking charges for iron ore.	➤ Wharfage - Existing rate to continue
(ii).	<b>POL:</b> ➤ Port dues - Single slab proposed on	<b>POL:</b> ➤ Port Dues - Single rate proposed



	weighted average of existing two slabs	as proposed earlier based on the weighted average rate of the existing two tier slab rate.
	➤ Pilotage - The lowest rate of the existing predominant category taken as the base and sliding rates proposed thereafter as per the revised tariff guidelines. No hike proposed in the tariff.	➤ Pilotage - No sliding rates as proposed earlier. In the revised proposal, the existing first two slabs are merged together and a single rate is proposed. The rates for the next two slabs are proposed to continue as per the prevailing SOR.
	➤ Berth hire - 10% hike proposed on weighted average income of the existing predominant existing slab.	➤ Berth hire - The existing six tier slab is proposed to be reduced to three tier i.e upto 10000 GRT, 10001 to 30000 GRT and above 30000 GRT. The impact will be 30% to 35% reduction for existing vessels falling in the slab of below 3000 GRT and between 10,000 to 15000 GRT. There will be 5%, 10% and 11% increase for vessels in the range of 3000 to 10,000 GRT, 15001 to 30000 GRT and above 60000 GRT respectively from the prevailing tariff level.
	➤ Wharfage - No modification in the existing rates.	➤ Wharfage - No modification in the existing rates
(iii)	Residual Category ➤ Port Dues -10% on weighted average of first two slabs.	➤ Port Dues - Single rate is proposed without any hike based on the weighted average rate of the existing two tier slab rate. Impact will be 6% increase for the predominant slab of vessels availing less than 10.7 mtrs. draft and 12% reduction for the other vessels.
	➤ Pilotage - 11% hike is proposed on the weighted average rate of the existing the predominant category.	➤ Pilotage - The existing first two slabs are merged together and a single rate is proposed. The rates for the next two slabs proposed to continue as per the prevailing SOR. It has not proposed sliding rates as per the revised tariff guidelines. Likewise, shifting charges are also proposed in line with the 'pilotage fee'.
	➤ Berth hire - 46% proposed on weighted average income of the existing predominant existing slab.	➤ Berth hire -The existing six tier slab is proposed to be reduced to three tier i.e. upto 10000 GRT, 10001 to 30000 GRT and above 30000 GRT. The impact will be 37.1 and 30% reduction in case of vessels below 3000 GRT and vessels in the range of 10,001 to 15,000 GRT. However, vessels in the range of 15,001 to 30,000 GRT and vessels above 60,000 GRT will have to bear an increase of 10% and 15% respectively from the prevailing

	tariff level.
<p>➤ Wharfage for some of the commodities like Aluminium and its products, food grains, edible oil, all types of oil extractions R.R. materials, etc., proposed to be reduced.</p> <p>Wharfage rate for Amonium Nitrate, Blast furnace slag, Bentonite, etc., newly proposed to be introduced.</p> <p>For some other cargo items, wharfage proposed is to be increased in the range of 10% to 30%.</p> <p>Wharfage rate for LPG proposed on per tonne, basis i.e. Rs.136/- per tonne in consultation with the oil industry as against existing levy of Rs.100/- per cubic metre.</p>	<p>➤ Wharfage - No reduction proposed in wharfage rate of styrene monomar, Aluminium, RR materials, etc., as proposed earlier. The existing rates is proposed to continue except for modification in the unit of levy of LPG, Molasses, Caustic soda and new wharfage rate for some of the commodities as proposed earlier. A new advalorem rate is proposed to be introduced for marine products at 0.01%.</p> <p>Wharfage rate for LPG proposed on per tonne, basis i.e. Rs.136/- per tonne in consultation with the oil industry as proposed earlier.</p>

Other modifications in the revised proposal.

- (iv). The definition of the term POL is modified to clarify that for the purpose of levy of vessel related charges it will include LPG vessels also.
- (v). Hire charge for floating crane is proposed to continue at existing tariff level.
- (vi). Towage charge are rationalised and simplified and 15% increase thereof is proposed.
- (vii). Storage fee for transit sheds and open shed proposed to continue at existing tariff, License fee for 1<sup>st</sup> floor T-2 shed proposed at Rs.1350 per 100 sq.ft. per fortnight as against Rs. 12.50 per sq.foot per fortnight proposed earlier.
- (viii). Charges for issual of licence to stevedoring / ship repairing, etc., proposed to continue at existing level.

10.4. Apart from these, the modifications proposed in its earlier proposal with reference to the various other provisions are included in its revised proposal also.

10.5. The VPT has stated that it proposes to offer concession in wharfage rate of crude oil to the extent of Rs. 60 crores and Rs.90 crores approximately over a period of three years and the remaining surplus if any will be utilised for building up the pension fund.

11. The proceedings relating to consultation in this case are available on records at the office of this Authority. An excerpt of the comments received and arguments made by the concerned parties will be sent separately to the relevant parties. These details are also available at our website <http://tariffauthority.gov.in>

12. With reference to totality of information collected during the processing of this case, the following points emerges:

- (i). The VPT had earlier recast its proposal in December 2005 after detailed discussion with the ports users / user organisations in view of the various issues that emerged during the processing of this case. Many of the suggestions and recommendations made by the users and this Authority were taken care in the recast proposal. When this proposal was in advanced stage for consideration by this Authority, the VPT requested to hold back its proposal since it wanted to relook and revise its proposal. Subsequently, the VPT has filed a revised proposal on 31 March 2006 which is taken up for consideration. In the revised proposal, it has proposed to continue with the existing tariff for majority of items except for some rationalisation which may not have significant impact on its overall income.

- (ii). The actual traffic handled by the VPT during the year 2004-05 is reported at 50.15 MT. As against this, the traffic for the port as a whole is projected at 55.5 MT for each of the years 2005-06 and 2006-07 and the projections for the years 2007-08 and 2008-09 is at 56.0 MT and 56.1 MT respectively.

The traffic of the port excluding the cargo / containers likely to be handled by the two BOT operators operating in the Visakhapatnam Port i.e. Vizag Seaport Limited and Visakha Container Terminal Limited is projected at the level of 53.2 MT for the year 2005-06, 52.6 MT for the year 2006-07 and scaled down by 9% in the year 2007-08 at 47.96 MT. For the year 2008-09 the traffic is almost maintained at the level estimated for the previous year.

The iron ore traffic is anticipated to reduce by 3% to 4% in the years 2006-07 and 2007-08 over the respective previous years and POL traffic is projected to reduce by 7% during the year 2006-07. General cargo is expected to fall down significantly by 21% in the year 2007-08 and 5% in the year 2008-09 over the respective previous year mainly on account of reduction in the traffic of thermal coal and coking coal. The VPT has attributed this reduction in traffic is due to diversion of the cargo presently handled by the port to the two BOT operators.

The provisional traffic figure available shows that the VPT has handled 55.8 MMT of cargo for the year 2005-06 as against 50.15 MMT reported to be handled in the year 2004-05. It is, therefore, difficult to accept the traffic estimates of the VPT without any reservation since the estimates for the year 2006-07 are less than the traffic projections for the year 2005-06 and projections for the year 2007-08 is almost at the level handled in 2005-06. This is not in tune with the indications available of a significant growth rate of 10.1% for the year 2005-06 over the cargo handled in the previous year.

Nevertheless, in the absence of any other reliable data and also recognising that VCTPL and the VSL and none of the users organisations have raised any objections on the traffic estimations made by the VPT, this Authority relies on the traffic projections made by the VPT for the purpose of this analysis. However, if any undue advantage is found to have accrued to the VPT due to wrong estimation, adjustment will be made in the tariff at the time of next review of tariff in line with the revised tariff guidelines.

- (iii). The VPT has estimated the income with reference to the traffic projections. While estimating the vessel related income in respect of dollar denominated tariff items, the exchange rate of Rs.44.02 has been applied, whereas currently it is at the level of Rs.44.55. Though the impact may only be marginal, the income estimation of vessel related charges denominated in dollar terms is updated with reference to the current exchange rate.

The operating income as estimated by the VPT is considered subject to adjustment of vessel related income denominated in dollar terms with reference to updated exchange rate. If it is observed at the time of next review that the actual income varies substantially from the estimations considered herein, the advantage accrued on account of such wrong estimation will be set off in future tariff revision / review as per the revised tariff guidelines.

- (iv). As per the revised guidelines for tariff fixation, the revenue share / royalty receivable from the BOT operators is to be first applied to meet cost of surplus labour, if any, and thereafter at least 50% of the balance should be maintained in an Escrow Account for the purpose of creation and / or modernisation of the port infrastructure facilities within a period of five years.

Royalty / revenue share receivable by the VPT from the BOT operators Visakha Container Terminal Private Limited and Vizag Seaport Limited is estimated at Rs.144.28 lakhs, Rs.398.52 lakhs and Rs.416.14 lakhs for the years 2006-07 to 2008-09 respectively. The port has not reported any surplus manpower arising on account of privatisation of the berths to the two private operators and hence nothing is to be set aside for this purpose. Revenue share / royalty receivable from the

VCTPL and VSL is not treated as a revenue in the income estimation. It has furnished a separate proforma Escrow Account and has proposed to transfer all these accruals to the Escrow Accounts. The VPT has clarified that since the accumulation in the said Escrow Account is meagre at present, the same has not been utilised for creation / modernisation of port infrastructure facilities. It has, however, agreed to spend the amount available in the Escrow Account for the stated purpose within the prescribed period as per the tariff guidelines. The VPT has not furnished any tentative plan for deploying the funds from the Escrow Account for the development of the port.

The approach adopted by the VPT in respect of treatment of royalty / revenue share is accepted, subject to the condition that the entire accrual will be added back to revenue of the port trust for the next tariff fixation if the funds in the Escrow Account are found to have been not utilised for the stated purpose within the time limit specified in the revised tariff guidelines.

The VPT should furnish the accounts of Escrow Account at the end of the financial year 2008-09 to enable this Authority to review the position of the receipts and utilisation made from this Escrow Account.

- (v). The revised tariff guidelines require computation of depreciation on straight line method following the life norms adopted as per the Companies Act in case of major ports. The VPT has computed the depreciation on assets based on straight-line method following the life norms prescribed by the Ministry of Shipping. Since this is the first exercise of the port filing a proposal as per the revised tariff guidelines, this Authority accepts the computation of depreciation as furnished by the VPT for this tariff validity period. The VPT is advised to comply with the revised tariff guidelines for computing the depreciation while formulating its next tariff review / revision proposal. Incidentally, the NMPT has also pleaded its inability to alter the depreciation methodology and its request to continue with the existing approach for one more tariff cycle was accepted.
- (vi). The cost statement for estate activity discloses a deficit position. This Authority has always held that port estate should be optimally and commercially exploited so that estate revenue can supplement the port's core functioning.

Be that as it may, the revision of estate rentals are to be fixed following the extant Government guidelines issued in March 2004. The port has agreed to file a separate recast proposal for revision of its lease rentals and hence the cost position excluding estate activity is considered for this analysis. Since the revision of railway charges does not fall under the jurisdiction of this Authority, the VPT has rightly excluded the tariff for this service from the proposed comprehensive revision of its SOR. That being so, the cost position furnished by the VPT excluding the estate and railway activity is considered for the purpose of this analysis.

- (vii). The actual insurance premium for the year 2004-05 and estimates for the years 2005-06 and 2006-07 show a negligible amount which clearly means that present insurance cover taken by the port do not cover for all its assets / equipment. The request of VPT to consider the additional insurance premium is for adequately covering the port assets / equipment in view of the specific advice rendered by Ministry.

The VPT in its earlier proposal had estimated the insurance cost at Rs.10 crores per annum under the head management and general overheads which worked out to approximately 1.4% of the net block estimated for the relevant year. Subsequently, in the revised proposal, it has moderated this estimate to less than 1% of the net block of assets which match with the estimations of cost of insurance premium of some of the other private terminal operators. That being so, the revised estimation of insurance premium is accepted.

Since the premium payable to the insurance company or contribution to insurance fund is considered as an item of cost for the purpose of tariff computation, the actual cost of damage / repairs of such property to the extent admitted by the insurance company will not be considered as an admissible item of cost. Likewise, in the event

of replacement of such assets due to total damage, return will be limited to the capital cost incurred by the VPT less the amount recovered from insurance company as per clause 2.14. of the revised tariff guidelines.

- (viii). The impact of wage revision estimated at around 24 crores almost constitutes 25% of the total salaries and wage cost estimated during the year 2006-07. The VPT has not furnished any basis or detailed computation for this estimation. It is relevant to mention that wage bill includes various components like bonus, various other allowances, etc., which may not be affected on account of revision of wages and hence the estimated impact of wage revision at 25% on the total expenditure on salary and wages seems to be on the higher side. Incidentally, some of the other major ports which have come for revision of their tariff have not considered the impact for the wage revision at all and hence it is difficult to assess the reasonableness of the estimation made by the VPT. In the absence of any reliable data and recognising that this item is only a provision, it is sufficient to consider the impact of wage revision at 15% of the total salaries and wages cost estimated during the year 2006-07 as allowed in the case of New Mangalore Port Trust while deciding their general revision proposal. The Salaries and Wages for the year 2006-07 is estimated in the Budget Estimates at Rs.96.10 crores and around 15% of the same will work out to Rs.15 crores. The impact for the year 2006-07 is considered proportionately for three months and full impact is considered for the subsequent years. The estimated cost towards insurance and the wage revision are apportioned to all the activities and the management and general overheads in the ratio of the operating expenditure.

The VPT has, however, an option to propose ahead of schedule review / revision of tariff in case the actual impact of the wage revision imposes any serious financial burden on it.

- (ix). The operating expenditure including management and general overheads for the years 2006-07 is estimated to increase by 6.8% for the year 2006-07, 13% for 2007-08 and 4.7% for the year 2008-09 over the estimates of previous year. The VPT has clarified that the increase in the operating expenditure is on account of provision made for wage revision and additional insurance cover as explained in the preceding analysis.

In terms of the revised guidelines for tariff fixation, expenditure projection should be in line with traffic adjusted for price fluctuation with respect to the current movement of Wholesale Price Index (WPI) for all commodities announced by the Government of India. The WPI which was at the level of 6.44% for the financial year 2004-05 has reduced to 4.47% for the financial year 2005-06. Increase in the traffic projections is found to be insignificant and hence no adjustment is required for the traffic growth. The escalation in operating expenditure (including management and general overheads) after considering the moderated estimation for wage revision and also considering the impact of additional insurance cover is within the admissible limit of 4.5% per annum. That being so, the expenditure as estimated by VPT for the year 2006-07 to 2008-09 is allowed subject to the adjustment in the provision for the wage revision, as explained earlier.

- (x). (a). The port has projected addition to the gross block to the extent of Rs.20.62 crores in 2006-07, Rs.24.00 crores in 2007-08 and Rs.28.00 crores in 2008-09.

The VPT has not furnished any assessment of the additional capacity to be created or increase in the traffic on account of the proposed additions to the gross block. The VPT envisages improvement in operational efficiency due to deepening of the inner harbour, although it has not been quantified. It does not anticipate any significant reduction in unit operating cost on account of the proposed additions to the gross block. The capital investments envisaged in the subsequent years are only for augmenting the handling facilities to cope up with the increased throughputs which is more than its assessed capacities. The proposed capital expenditure as estimated by the VPT is relied upon for allowing ROCE.

- (b). The current assets under working capital are estimated as per the norms prescribed in the revised tariff guidelines. However, the current liabilities are considered at one month cash operating expense. This is not found to be as per the revised tariff guidelines. The revised computation of working capital as per the revised tariff guidelines shows a negative balance. That being so, in the modified cost statement, the working capital is considered as nil.
- (c). Though the VPT has stated that the assets are classified into business assets, business related assets and social obligation assets, this segregation is found to be done only in respect of assets under estate activity and not in respect of other activities. In the absence of any reliable data for segregating the assets of other activities into the three categories, the classification of assets by the VPT as business assets is accepted for the purpose of this analysis.

The VPT is advised to scientifically segregate all the assets into the three categories as per the revised tariff guidelines at the time of next tariff review.

- (d). The assessed capacity of the port for the year 2004-05 is reported at 49.65 million tonnes and with the commissioning of West Quay 7 in 2005-06, the capacity is estimated to be 50.30 million tonnes. The reported fact of the estimated throughput more than the capacity gives rise to a doubt over the reliability of capacity estimation. It is not clear whether the estimation takes into account productivity improvements and capital additions instead of simply relying on the designed capacity based on theoretical parameters. Nevertheless, since full ROCE is to be allowed even for 60% capacity utilisation, the position reported by VPT is relied upon.
- (xi). As per the revised tariff guidelines, the actual physical and financial performance has to be reviewed at the end of the prescribed tariff validity period with reference to the projections relied upon at time of fixing the prevailing tariff and has to be adjusted while revising the tariff if the performance variation is more than + or – 20%.

In the instant case, the VPT has proposed to set off the entire surplus / deficit achieved during the past period from 2001-02 to 2004-05 and surplus anticipated for the period 2005-06 to 2008-09 to meet the pension liability based on the actuarial valuation.

The actuarial valuation of pension liability of the port as assessed by the Indian Port Association is reported at Rs.865 crores as on 31 March 2004 of which Rs.372.66 crores is allocated from the balance reportedly available in the pension fund up to 31 March 2005. This still leaves a gap of Rs.492.34 crores. As per the revised tariff guidelines, such one time liability are to be met from the accumulated surpluses / reserves other than specifically earmarked funds or provisions and if it is still not adequately covered, then the port may for justifiable reasons, propose a special rate for a limited period to meet such liabilities. The VPT had initially proposed to levy a special rate to recover the pension liability. In view of the strong objection from most of the user organisations the VPT has withdrawn the proposed special rate in its revised proposal. It has agreed to set off all the past accruals and the surplus likely to accrue in this tariff validity cycle towards the pension fund liability.

As regards the assessment of net surplus for the past period, the following points are observed. Modifications have been done wherever found necessary as explained hereunder:

- (a). The loans and advances under current assets in computation of working capital is found to be substantial at Rs.72 crores and Rs.117 crores during the years 2003-04 and 2004-05. Similarly, the debtors considered for the years 2001-02 and 2002-03 constitute almost three to four months of the total revenue. The cash balance for the year 2002-03 is also observed to be on a higher side. The working capital has been modified by restricting the debtors to two months total revenue, cash balance is restricted to one month's cash expense and the loans and advances has been eliminated from the current

assets estimation and accordingly, the revised working capital is added to the net block for computation of return on capital employed for the years 2001-02 and 2002-03. The working capital is considered as nil for the years 2003-04 and 2004-05 since it was a negative figure. The computation of working capital for the year 2005-06 has been done as per the norms prescribed in the revised tariff guidelines. Since it comes to a negative figure, it is considered as nil in the modified cost statement.

- (b). The VPT has computed return on capital employed @ 15% for the past period 2001-02 to 2004-05. Prior to issue of the revised tariff guidelines on 31 March 2005, the return on capital employed was allowed on the basis of the then prevailing lending rate and contribution @ 3% each towards the two mandatory funds i.e. development, repayment of loan and fund for replacement, rehabilitation and modernisation of capital assets. The computation of return on capital employed is accordingly modified for the past period by allowing the then prevailing lending rate and 3% each towards the contribution to two mandatory funds. For the year 2005-06, return on capital employed is computed at 15% in line with the revised tariff guidelines.
- (c). It is observed that the actuals furnished for the year 2002-03 include the contribution to the pension fund to meet the past liability. Since the balance in pension fund as on 31 March 2005 will include this contribution made in 2002-03, which is being used to set off the pension liability, it is not found necessary to make any adjustment of deleting this entry for the past period.
- (d). The VPT has incurred an expenditure of Rs.16.37 crores towards VRS exgratia payment in the year 2004-05. The amortised amount of the VRS over a period of five years is included in the cost statement for the year 2004-05. Exgratia on VRS is not to be allowed as an item of cost for tariff fixation / revision purpose as per the tariff guidelines and the principles advocated prior to issue of the revised tariff guidelines. This VRS exgratia payment is allowed to be covered from the surplus position for the past period.

The actual cost position for the past period is not furnished excluding the estate and rental activity except for the year 2004-05. That being so, the consolidated cost position for the port as a whole as furnished by the VPT is considered subject to the above moderation from the date of implementation of the last general revision Order upto the year 2005-06.

- (e). The net surplus after allowable return on capital employed subject to the above modification is as follows:

(Rs. in lakhs)	
2001-02	(-) 3620.25
2002-03	(-) 2351.18
2003-04	3141.42
2004-05	8646.03
2005-06	10164.34
<b>Total</b>	<b>15980.36</b>

The VRS exgratia payment of Rs.16.37 crores incurred during the year 2004-05 is adequately covered from this surplus position which still leaves a revenue surplus of Rs.143.43 crores, for meeting the pension fund liability.

- (xii). The consolidated cost statement and main activity-wise cost statements for the years 2006-007 to 2008-09 have been modified in line with the analysis. The modified cost statements are attached as **Annex-I (a) to (f)**. The summarised position of the results disclosed by the financial / cost statements are tabulated below:

Sl. No.	Activity	Surplus(+) / Deficit(-) 2006-07 (Rs. in lakhs) (%) of operating income)	Surplus(+) / Deficit(-) 2007-08 (Rs. in lakhs) (%) of operating income)	Surplus(+) / Deficit(-) 2008-09 (Rs. in lakhs) (%) of operating income)	Total Surplus(+) / Deficit(-) (Rs. in lakhs)	Average surplus/ deficit as % of operating income
(i).	Port as a whole (excluding Railway and Estate)	10144.66 (23.43%)	6279.85 (14.95%)	4901.19 (11.59%)	21325.75	16.66%
(ii).	Iron Ore (Mechanical)	3472.83 (21.24%)	962.89 (6.54%)	1123.38 (7.24%)	5559.10	11.67%
(iii).	POL	7487.52 (63.19%)	7711.4 (62.68%)	7466.88 (60.70%)	22665.80	62.19%
(iv).	Fishing Harbour	(-)84.69 (-28.9%)	(-)209.76 (-112.9%)	(-)224.76 (-121.0%)	(-) 519.21	(-)87.64%
(v).	Cargo Handling Activity (other than iron ore, POL and fishing harbour)	(-)436.69 (-6.76%)	(-)1954.94 (-35.59%)	(-)2432.18 (-46.13%)	(-) 4823.81	(-)29.49%
(vi).	Port and Dock facility (other than iron ore POL and fishing harbour)	(-)294.31 (-3.52%)	(-)229.74 (-2.47%)	(-)1032.1 (-11.46%)	(-)1556.17	(-)5.82%

It is evident from the table above that the port as a whole excluding the estate and railway activity shows an average surplus of 16.7%. Based on the cost position and recognising the flow of cross subsidisation between activities, there is no case for any upward revision in the tariff. In the revised proposal, the port has proposed the existing tariff structure to continue with some rationalization which may not have any significant implication on its revenue. The VPT has, however, stated that it proposes to reduce the rates for crude oil in consultation with the Hindustan Petroleum Corporation Limited which is likely to reduce its revenue by Rs.60 to 90 crores. The balance revenue surplus is proposed to be utilised to built up the pension fund. The detailed position of each of the main activities is analysed below:

(A). **Iron Ore (Mechanical handling):**

- The activity relating to handling of iron ore by mechanical means reveals a total revenue surplus position of Rs.55.59 crores.
- The proposal to continue with the existing single rate of port dues for iron ore vessels by mechanical handling is accepted.
- As per the revised tariff guidelines, single rate of berth hire should be prescribed. The VPT had earlier proposed single rate of berth hire based on the weighted average of the existing two slabs to meet with the revised tariff guidelines. However, since the single berth hire rate was found to have significant impact on one of the categories of vessels, it has in its revised proposal proposed to continue with the existing two tier slab rate to continue. In view of the submissions made by the VPT, the deviation from the revised tariff guidelines is allowed as a one time measure and the proposal to continue with the existing two tier berth hire rate for iron ore vessels is accepted. The VPT is however, advised to introduce suitable rationalisation in this tariff item at the time of next review in such a way to smoothen the effect across different sizes of vessels.



- (d). The VPT has proposed the existing wharfage rate to continue for iron ore cargo handled mechanically.
- (e). As per the revised tariff guidelines, the pilotage fee need to be prescribed in three tier slabs with sliding rates for incremental GRT. The pilotage fee for the second slab i.e. 30,000 to 60,000 has to be prescribed at 80% of the first slab and for the third slab above 60,000 GRT it has to be prescribed at 70% of the first slab. Though the VPT had proposed such sliding rates in its initial proposal, the same is withdrawn in its revised proposal filed in March 2006. It is agreed that rationalisation at one go in this regard may lead to significant revenue implication but then rationalisation of this tariff item cannot be ignored. This Authority, therefore, decides to introduce rationalised pilotage fee for iron ore vessels in a gradual manner. To start with the tariff for iron ore vessels above 70,000 DWT (i.e. above 40,000 GRT) is prescribed at 90% of the previous slab on the incremental GRT. This is likely to reduce in its revenue by around Rs.75 lakhs approximately for all the three years together.
- (f). The existing pilotage fee for all the categories of vessels is a composite charge levied for various relevant activities which include one act of shifting at the request of users within the same harbour or from inner harbour to outer harbour or vice versa. The pilotage fee is defined in the revised tariff guidelines as a composite fee for providing one inward, one outward movement with required number of tugs / launches of adequate capacity and shifting (s) of vessels for 'port convenience'. The VPT has also proposed to modify the existing definition of pilotage fee in terms with the revised tariff guidelines. However, it has not made corresponding adjustment in the existing unit rate of pilotage fee on account of excluding one shifting element.

The Visakhapatnam Steam Ship Agents Association has also pointed out that the existing definition of pilotage fee includes one shifting at the request of the users which is proposed to be replaced with shifting of vessel for 'port convenience'. The proposed modification in the definition of pilotage fee will indirectly lead to 33% increase in this tariff item.

Though the point made by the VSAA may be technically correct, this simple arithmetic won't hold good when tariff is fixed based on cost of the whole sub activity and not exclusively based on cost of rendering individual itemized services. In the absence of any information made available on the shifting element included in the existing composite fee, the existing pilotage fee can be reduced by 10% on account of exclusion of the shifting element following the same analogy applied in the recent case of NMPT. The reduction in income on account of this modification will get offset against separate shifting charges to be levied by the VPT on the request of users and also on account of the various movements of vessels which are deleted from the definition of shifting of port convenience.

The apprehension of the users that the proposed modification in the definition of pilotage fee will lead to increase in tariff is relevant only in the case of vessels requesting shifting. It is noteworthy that in the earlier arrangement, all the vessels, were bearing the cost for one shifting irrespective of whether such shifting was availed or not.

#### (B). POL

- (a). The POL activity depicts a substantial total revenue surplus of Rs.226 crores. The VPT has agreed to propose reduction in the wharfage rate of crude oil in consultation with the HPCL which is likely to reduce its revenue by Rs.60 to 90 crores.
- (b). The VPT has proposed single slab rate of port dues for POL vessels based on the weighted average rate of the existing two tier slab rate. The revised tariff guidelines also recommend single rate of port dues. The proposed rate will lead to 3% reduction for the vessels entering outer harbour and 17%

increase in case of POL vessels entering inner harbour. Based on the information furnished by the VPT it is found that GRT of the POL vessels entering the inner harbour constitutes almost 47% of the total GRT of the POL vessels. The rationalisation in tariff is not intended to impose any undue burden on port or the users. In this case since the impact is significant on the vessels which constitute almost half of its total GRT, it becomes necessary to relax the revised tariff guidelines as a one time measure and allow the existing rate of port dues for POL vessels to continue. The VPT is, however, advised to introduce suitable rationalisation in this tariff item at the time of next review by prescribing a suitable rate such that the impact is minimal.

- (c). The VPT had initially proposed a single rate of berth hire as against the existing six tier slab to comply with the revised tariff guidelines. Since the impact was found to be significant on many of the categories of vessels, it has in its revised proposal proposed a three tier structure i.e. upto 10,000, 10001 to 30000 GRT and above 30000 GRT vessel. The weighted average of the existing rate of the relevant slabs are considered for arriving at the proposed rate. At the proposed tariff there will be 30% to 35% reduction for existing POL vessels falling in the slabs below 3000 GRT and between 10,000 to 15000 GRT, whereas there will be 5% increase for vessels between 3001 to 10000 GRT, 10% increase for vessels in the range of 15001 to 30000 GRT and for above 60,000 GRT vessel the impact will be 11%.

Since the introduction of a single slab berth hire is likely to cause unintended adverse impact on majority of the vessels, the relevant provisions of the revised tariff guidelines needs to be relaxed. It is, found appropriate to introduce rationalisation gradually as proposed by the VPT. The vessels in the range of 15001 to 30000 GRT form the predominant category which will face an increase of 10% over the prevailing tariff. In order to smoothen the increase, the weighted average rate of the relevant slab is prescribed at US\$ 0.00094 as against the rounded off rate proposed by the VPT at US \$ 0.0010. This modification will reduce the impact of increase on the predominant category of vessels to 3% as against 10% at the tariff level proposed by VPT. The rationalised tariff structure for other categories of vessels is accepted as proposed by the VPT.

- (d). In case of Pilotage fee, the port had earlier proposed three tier sliding rates which was likely to reduce its revenue by Rs.8.67 crores for the three years.

In the revised proposal, however, the existing first two slabs of POL vessels and residual category are merged together and a single rate is proposed resulting into 4% increase for vessels below 3000 GRT. The rates for other slabs continue at the existing level. The revised proposal with reference to pilotage fee is accepted, subject to exclusion of the shifting component from the composite fee as done for iron ore vessels.

- (e). The VPT has not proposed any hike in the wharfage and cargo related charges for the POL. However, in case of LPG it has proposed a rate of Rs.136 PMT in consultation with the oil industry as against the existing Rs.100 per cubic metre (i.e. Rs.175.60 PMT as reported by the VPT). The proposed change in unit of charging will result in a reduction of Rs.39.60 PMT and the estimated reduction in the revenue on account of the proposed tariff is around Rs.5.95 crores for the three years together as against a revenue surplus of Rs.226 crores.

### (C). Fishing Harbour

As regards fishing vessels, a consolidated rate inclusive of port dues, berth hire and wharfage is proposed based on the consensus obtained from the concerned fishing industry. Since the proposed rate for fishing vessels is a mutually agreed rate, this Authority approves the same, though the deficit under this activity is a cause of concern.

**(D). Residual Category (other than Iron ore, POL and fishing harbour.**

- (a). Though the port and dock facility and the cargo handling activity for the residual category reflect a revenue deficit position, this deficit is cross-subsidised by the surplus available under the other activities. Even after meeting the deficit in these activities, the port as a whole shows average surplus of 16.66%.

- (b). The port has proposed a single rate for port dues as against the existing two separate rates.

The proposed rationalised port dues will lead to 6% increase in the charges to be borne by vessels availing less than 10.7 mtr draft. The VPT has reported that the vessels falling under this category form almost 80% of the total residual category vessels. Since the tariff proposed by the VPT results in an increase in the tariff for the major portion of the vessels under this category, the proposed unit rate is moderated to US \$ 0.251 which will reduce the impact on the predominant category of vessels from 6% to 4%. It is relevant to state that this adjustment is not likely to have any significant impact on the estimated income of VPT.

- (c). The port had earlier proposed three tier sliding rates of pilotage fee as per the revised tariff guidelines. However, in its revised proposal, the existing pilotage fee structure is proposed to continue except clubbing the first two slabs into one slab i.e. upto 10,000 GRT. This will marginally increase the rates for vessels below 3000 GRT by 4%. Since the number of such vessels is not significant, the proposed tariff is accepted subject to a reduction of 10% due to elimination of the shifting component as done for iron ore vessels and POL vessels.

As has been explained earlier, the pilotage fee needs to be prescribed with sliding rates in three tier structure as per the revised tariff guidelines. Such a prescription at one go is found to result in significant reduction in the revenue as apprehended by the VPT. The VPT is, therefore, advised to introduce rationalisation in a phased manner on a scientific basis at the time of the next tariff review.

- (d). As per the revised tariff guidelines the VPT had proposed a single rate of berth hire as against the existing six tier tariff structure. However, it was observed that the single rate proposed by the VPT would result in significant (adverse) impact for many of the categories of vessels. In the revised proposal filed in March 2006, the VPT has proposed to adopt a tariff structure in three slabs i.e. upto 10,000 GRT vessels, 10001 to 30000 GRT vessels and vessels above 30000 as against the existing six slab rates to smoothen the impact. The weighted average of the existing rate of relevant slabs are considered for arriving at the proposed rate. The impact will be 30% to 37% reduction for vessels below 3000 GRT and vessels between 10,000 to 15,000 GRT. There will be a marginal increase of 2% for vessels in the range of 3001 to 10000 GRT, 10% increase for vessels in the range of 15001 to 30000 GRT and 15% increase for vessels above 60000 GRT over the prevailing tariff level.

In line with the decision taken in case of iron ore vessels, rationalisation can be introduced in a phased manner to smoothen the impact. At the proposed tariff, there will be reduction from the existing level for some of the categories of vessels and nominal increase for a few categories of vessels except a significant impact on vessels in the range of 15001 to 30000 GRT which is the predominant category. It is found that the VPT while proposing the rate has rounded off the weighted average rate to four digits which if extended to five digit will reduce the impact of increase to 7% instead of 10% proposed by the VPT. The number of general cargo vessels falling in the category of above 60,000 GRT is reported to be negligible. In the light of the above analysis, the proposed berth hire for residual category of vessels is accepted

with suitable rounding off the unit rates for the vessels in the range of 10001 to 30000 GRT. The tariff for non-crane berth hire will be 50% of the crane berth hire under respective slabs in line with the prescription in the existing SOR.

- (e). In the revised proposal, the VPT has proposed to continue with the existing wharfage schedule with modification in the unit of levy of some of the cargo items alongwith the corresponding adjustment in the rate. It is relevant to mention that the initial proposal of the VPT which was circulated to users, the VPT has proposed reduction in the wharfage rate for styrene monomer, aluminium and its products, edible oil, and food grains, R. R. materials. In the revised proposal, it has withdrawn the reduction proposed earlier. Since this proposal was already circulated to the users and also recognising that the impact of the reduction proposed earlier is only around Rs.1.30 crores for all the three years taken together as against the overall estimated surplus of 213 crores of the port, this Authority finds it reasonable to prescribe the wharfage rate for these items at the reduced tariff level as proposed by the VPT earlier. Subject to this modification, the proposal of the VPT to continue with the existing rates for other cargo items is accepted.
- (xiii). Rationalisation of the tariff particularly the sliding rate for pilotage of iron ore vessels by mechanical handling and residual category of vessels, reduction in wharfage rate of some of the cargo items and reduction in the wharfage rate of levy is likely to reduce the revenue of the port by around Rs.11 crores for the three years under consideration which can be adequately met from the anticipated revenue surplus of Rs.213 crores.

Under the strict cost plus regime, the existing level of tariff should be reduced to the extent of surplus available. However, in this case, the cost position explained above does not include the liability towards pension fund. Even though the port had initially proposed to introduce a separate levy for meeting this specific purpose, it has subsequently agreed not to impose any additional burden on users and proposed to meet the liability from the past surplus and estimated surplus analysed herein. The request of the VPT is allowed and the port can utilise the surplus available to meet the pension fund liability. The port should maintain a separate account in this regard and furnish the details for scrutiny at the time of the next review.

The pension fund position is explained below:

a).	Pension fund liability as per the actuarial valuation as on 31 March 2005	Rs.865.00 cr.
b).	Balance in the Pension fund as on 31 March 2005	Rs.372.66 cr.
c).	Uncovered Pension liability (a-b)	Rs.492.34 cr.
d).	Surplus for the past period from last general revision Order till 2005-06	Rs.143.00 cr.
e).	Balance uncovered.	Rs.349.34 cr.
f).	Estimated Surplus for the years 2006-07 to 2008-09 available after effecting the impact of rationalisation and reduction in tariff.	Rs.202.00 cr.
g).	Balance which can be covered from the investment of this fund during next three years.	Rs.147.34 cr.

In case the VPT effects reduction in the POL vessels as contemplated by it, then to that extent, the pension fund liability may remain uncovered. The pension fund position can, therefore, be reviewed at the time of the next tariff review.

- (xiv). The term POL was earlier proposed to be modified to state Petroleum, Oil and Lubricants excluding LPG. No modification was, however, made in the cost statement by excluding relevant revenue and cost of handling LPG from the POL activity. This means the vessel related income from LPG is included under the POL category.

The Visakhapatnam Steamship Agents' Association and the Visakhapatnam Chamber of Commerce and Industry (VCCI) have objected to this modification, as they will have to pay higher vessel related charges on account of this modification.

As per clause 4.3 of revised tariff guidelines certain cargo items are excluded from the concessional tariff in respect of cargo / container related charges. In this context, it is relevant to state that clarification issued by the Ministry of Shipping vide letter No.PR-14019/29/2001-LPG dated 13 June 2005 in consultation with the Ministry of Petroleum and Natural Gas is to exclude LPG from POL category for this purpose.

The clarification issued by the Government was with reference to application of concessional tariff for cargo / container related charges. The present system followed for categorisation of LPG vessels for the purpose of levy of vessel related charges should continue. The VPT has also agreed with this position, and accordingly in its revised proposal it has clarified that for the purpose of levy of vessel related charges, POL will include LPG vessels also. This modification proposed in the revised proposal is accepted.

It is relevant to mention that while prescribing the conditionalities for applying concessional rate applicable for coastal cargo / container, the VPT has excluded LPG from the concession. It has, however, prescribed the concessional rate for this cargo in the wharfage schedule in terms with the clarification issued by the Govt. That being so, the relevant conditionality is suitably modified in line with clarification issued by the Ministry in this regard.

- (xv). The penal interest on delayed payments by users and refunds by major ports has been proposed at 12.25 % i.e. 2% above the prevailing Prime Lending Rate of State Bank of India at 10.25%. The rate of penal interest proposed by the VPT is as per the revised tariff guidelines and hence is accepted.
- (xvi). The VPT has proposed concessional tariff for coastal vessels not exceeding 60% of the tariff prescribed for foreign-going vessels in line with the policy directions of the Government. Likewise, all coastal cargo other than thermal coal, crude oil including POL and iron ore and iron ore pellets are also allowed concessional tariff in respect of cargo related charges in line with the revised tariff guidelines.

While prescribing the concessional tariff in respect of vessel related charges, the VPT has considered the exchange rate of Rs.44.02 for the purpose of conversion of dollar denominated rate into rupee terms. In this context, it is relevant to note that the revised tariff guidelines mention that restatement of rates for coastal vessel may not be resorted to with reference to prevailing exchange rate at the time of each general revision of Scale of Rates. The objective of this clause is to ensure that the coastal vessels are not burdened on account of fluctuation in the exchange rate while restating the rates. The exchange rate considered at the time of the last general revision of the Scale of Rates of the VPT was at a higher level in comparison to the prevailing rate. If the coastal vessel rates are not restated with reference to the current level of exchange rate, it will not comply with the Government guideline which require such tariff to be prescribed at the concessional level at 60% of the tariff applicable for the foreign-going vessels. That being so, restatement in the present situation of falling exchange rate is necessary to maintain the minimum prescribed coastal concession.

The exchange rate is around Rs.44.55 at the time of finalising this analysis and, therefore, the differential tariff for coastal vessels is to be derived accordingly.

- (xvii). As mentioned earlier, the port has proposed to insure its property/ equipment and the cost of insurance has also been admitted in the analysis. In view of this, it is necessary to modify the existing provision in the SOR about recovering the cost of entire damage to craft, port / equipment from the users and to recover the book value or market value of the such craft or the appliances from the user in case of total loss.

Since the premium payable to the insurance company or contribution to Insurance Fund is recognised as an item of cost for the purpose of tariff computation, the cost of

repairs of damages to port assets will have to be recovered from insurance company, and the differential between the actual cost of damage / repairs of property to the extent not admitted by the Insurance Company can be recovered from the concerned user. The VPT has accordingly modified the existing provision. It is, however, relevant to state that admittance of claim by the insurance company will involve some time whereas cost of damage will be recovered from the hirer prior to admittance of claim by the insurance company. That being so, the proposed provision is partly modified to clarify that the cost of damage received from the insurance company will be refunded to the port user.

As prescribed under clause 2.14 of the revised tariff guidelines, in the event of replacement of such assets due to total damage, return will be allowed only on the actual capital cost incurred which is in excess of the amount recovered from insurance.

- (xviii). Users should not be required to pay charges for delays beyond a reasonable level attributable to the port as stipulated in Clause 2.15 of the revised guidelines. A suitable note in this regard is incorporated in the Scale of Rates at General Terms and Conditions.
- (xix). The VPT has proposed to clarify the terms transhipment and lighterage. Transhipment is stated to mean transfer of cargo directly from one vessel to another vessel or landed from a vessel and subsequently shipped to another vessel for further discharging at other ports. Lighterage is meant as transfer of cargo directly from one vessel to another vessel / craft / barge for further discharge at the same port. Since these definitions appears to be for the purpose of clarification, they are accepted, subject to review if such definitions impose on users any additional burden which will be more than the present level for similar operations.
- (xx). The VPT has proposed not to levy port dues in case a vessel leaves the port limit without taking port clearance for hatch cleaning, tank washing, etc., before commencement of loading and re-enters. The proposed provision is accepted.
- (xxi). It has been represented by the Visakhapatnam Steamship Agents Association that the VPT has been levying second set of port dues whenever there is a change in the name of the vessel / change in the name of the owner of the vessel. As contended by the VSAA, port dues is a fee for entry of a vessel into the port limits and is not in any way affected by the change in name / ownership of the vessel. Even the Scale of Rates of the VPT clearly prescribes levy of port dues on vessel for each entry into the port. This principle is uniformly adopted at the other major ports also. The VPT has infact incorporated a provision as suggested by the VSAA clarifying that port dues shall be levied only once for each entry irrespective of any change of her name / agents / Owner in its revised proposed SOR which is accepted.

It is thus clear that second set of port dues levied by the port earlier in cases where the vessel has changed her name or ownership of the vessel has undergone a change is not supported by the provisions of the Scale of Rates. That being so, it is appropriate for the VPT to refund the port dues collected by it wrongly during the past on account of change of the vessel name / change in the name of the agents / Owner of the vessel.

By way of abundant caution, it is to be mentioned here the refund ordered now is not in relation to an 'overcharge' but relates to an unauthorised levy. That being so, the claims will not be limited by the stipulation in Section 55 of the MPT Act.

- (xxii). The minimum pilotage fee was proposed uniformly at US\$ 2280 in its initial proposal for all the categories of vessels except the fishing vessels for which a consolidated rate is proposed. There was strong objection raised by the VSAA that the proposed pilotage fee will lead to substantial increase in case of residual category of vessels. That being so, the VPT in the revised proposal has kept minimum pilotage fee at the existing level for each of the categories of vessels. This proposal is approved subject to a 10% reduction in the rates in view of exclusion of shifting element from the pilotage fees.

- (xxiii). The VPT has proposed to exempt 55% of pilotage fee for movement of vessel without use of tugs, and 50% exemption is proposed to be granted for vessels shifted to roads due to exigencies of cyclone / flood / natural calamities and brought back. The VPT has also furnished the details of expenditure on tugs to justify the proposed exemption. Since the proposed exemption will provide relief to vessels, this Authority is inclined to approve the proposal.

The VPT has proposed to levy additional pilotage fee at 25% for each cold move of a vessel. The Scale of Rates of the other major ports like the Chennai Port Trust, Kandla Port Trust and Mumbai Port Trust prescribe levy of 100% of the pilotage fee for each cold move operation and at the New Mangalore Port Trust it is prescribed at 20% of the pilotage fee.

Based on the position obtaining at the other major ports, levy of 25% of the applicable pilotage fee as an additional charge for cold move seems to be reasonable and is, therefore, accepted.

- (xxiv). This Authority had in June 2003 approved concessional tariff proposed by the VPT in the vessel related charges in respect of container vessels to attract container vessels to the VPT. The VPT has now proposed to withdraw this concession since the concession tariff has not resulted in building up considerable volumes in the last two years. The Visakha Container Terminal Private Limited and Visakhapatnam Container Lines Association have objected the proposed withdrawal and have requested to restore the same till the container volume builds up.

It is significant to note that no tariff incentive scheme can run indefinitely. The VPT on review of the position has observed that additional container volumes calling at the port do not commensurate to the level of concessions offered. If this situation continues, other vessels will continually cross subsidise the container vessels. It is relevant that no stipulation in the BOT agreement is made which requires the landlord port to allow concessions to vessels calling at the private terminal. That being so, extending such concession is to be left to the commercial judgement of VPT.

As per revised tariff guidelines, the rates prescribed by this Authority are ceiling level and rebates are floor level. The major ports, therefore, have the flexibility to charge lower tariff or offer higher rebates than the level prescribed by this Authority, if they so desire. Because of this flexibility available, the VPT can reduce the notified rates based on its commercial judgment of the situation. In view of this position, this Authority is not inclined to impose a concessional tariff arrangement for container vessels on VPT against its commercial judgement.

- (xxv). (a). This Authority had earlier vide its Order dated 17 March 2003 approved the towage rate for each second and subsequent shifting of POL tanker in view of the consensus arrived at between the trade and the VPT. However, it was suggested in that Order that the port should provide required number of tugs for shifting a vessel and include them in the composite shifting charges. The VPT in the revised proposal has addressed this issue and has proposed composite shifting charges with required number of tugs for POL vessels. It has merged the existing additional charges for tugs with shifting charge in case of tankers above 65000 DWT which avail this additional tug facility. Since these are the existing tariff items and only involved clubbing of the existing two tariff items to arrive at a composite rate, the proposed shifting charges for POL vessels is approved.
- (b). In respect of vessels other than POL, the VPT in the revised proposal has clubbed the existing first two slabs and proposed a single rate as proposed for pilotage fee. The proposed rate will lead to a marginal increase of 5% in case of vessels below 3000 GRT. Nevertheless, the number of such vessels is insignificant; and, also the revised rate is lower than the rate proposed earlier, hence, the proposal is approved.

- (xxvi). (a). Various movements of vessels listed as "port convenience" in the existing Scale of Rates are proposed to be deleted. Shifting of vessels due to draft / LOA restriction, shifting to accommodate hazardous cargo vessel which needs vacant adjacent berth, shifting to accommodate another vessel having priority at adjacent berth, and shifting of vessel to accommodate an ousting priority vessel etc., which are presently treated as shifting for 'Port convenience' are proposed to be deleted from this definition. The VSAA has requested to retain the existing definition of 'Port Convenience'.

The VPT has clarified that the vessel for whose convenience / benefit the other working vessel is shifted will have to pay shifting / pilotage charge for shifting of such vessel and also for repositioning the vessel shifted. That being so, the proposed provision is accepted subject to incorporating a condition that the vessel to be berthed by shifting another vessel should be informed in advance prior to its berthing about the additional liability of shifting charges. In this context, it is necessary for VPT to further analyse the scenario of the liability of shifting charges when a vessel berthed at a place earmarked for specific cargo, in the absence of such earmarked cargo vessels, is to be shifted subsequently to accommodate the earmarked vessel.

In case a vessel after discharging / loading cargo shifts to anchorage for want of suitable berth for continuation of unloading / loading, the movement is proposed to be treated as shifting and shifting charges are proposed to be levied. Likewise, some of the existing provision relating to movements of daughter tankers to anchorage and re-entering the port to continue transshipment / discharge of cargo are continued to be treated as shifting only. It is relevant to state that 'shifting' at VPT generally means movement of vessel within the same harbour or from inner harbour to outer harbour of vice versa. As per the accepted definition of shifting, the proposed movement will generally qualify as a pilotage act. Since the proposal of VPT will benefit the users and is based on a consensus with users, this Authority is inclined to approve the proposed provisions.

- (b). The existing condition that no charges for shifting shall be levied for shifting done for port convenience is found to have been not included in the revised proposed Scale of Rates. The proposed definition of pilotage fee amply clarifies that it includes shifting done for port convenience and hence no charges should be levied for such shifting. The existing clause about not levying shifting charge for shifting done for port convenience is retained in the revised Scale of Rates.
- (c). The VSAA has requested that when a vessel is shifted from one berth to another berth / anchorage after lightening or uptopping, such shifting may be treated as shifting for port convenience. As per the revised tariff guidelines users have to pay when a vessel is shifted at their request. The VPT has, however, agreed to exempt 50% of the shifting charges for first shifting whenever the vessel shifts after lightening or for uptopping. The proposed provision is accepted.
- (d). The VPT based on the suggestions made by the VSAA has proposed not to levy shifting charge when the movement of vessel is aborted due to reasons like tug failure, insufficiency of length, lack of proper fender. The proposed provision is accepted since it is in line with the principle that the users should not be penalised for the delays attributable to the port.
- (e). In case of change in status of the vessel during its stay in the port from foreign run to coastal run or vice versa, the port has proposed that the consolidated pilotage will be divided into two equal halves and will be charged according to the status of the vessel prevailing at the time of taking place of the relevant movement. It has proposed that status of the vessel at the beginning of the relevant block of 1 hour will be reckoned for levy of berth hire in case of change in the status of the vessel during her stay. This is in line with the general clarification earlier given by this Authority.



- (xxvii). The port has proposed around 15% hike in case of detention of vessel and for cancellation of movement of a vessel. A steep increase is proposed in the fee levied for carriage of a pilot. Since these are not regular tariff items but are penal in nature the proposed hike is accepted.
- (xxviii). There was a dispute between the VPT and the Hindustan Shipyard Limited (HSL) as regards levy of existing berth hire charge by the VPT for the vessels under construction at HSL Jetty. After several rounds of discussions between them the berth hire charges for vessels under construction at HSL Jetty has been proposed at Rs.600/- per day per vessel irrespective of size, type and GRT for first three months and Rs.500/- per day per vessel from fourth month onwards. Since it is mutually agreed rate between the VPT and the HSL, this Authority is inclined to approve the proposed rate.

The HSL has, however, requested to approve the proposed reduced rate with retrospective effect from 1 May 2004 for the vessels in view of its critical financial position. It is relevant to mention that the Orders passed by this Authority generally have a prospective effect. Even the revised tariff guidelines recommend this position. It is not possible for this Authority to approve the tariff for this specific item with retrospective effect. The VPT is already given the flexibility to charge a tariff lower than the level prescribed by this Authority. The port may like to exercise its discretion to provide retrospective relief to HSL based on the consensus proposal.

- (xxix). The existing Scale of Rates of the VPT prescribes the out put norms for various commodities for the purpose of levy of penal berth hire. In order to adjust such norms to realistic and practical levels a regular review is required. That being so, it will be more appropriate that the guiding principles for fixation of these norms alone are prescribed in the Scale of Rates leaving the actual norms to be fixed by the VPT based on these principles.

The VPT in the proposed SOR has done away with the present system of prescribing the out put norms and has proposed to entrust this to a Committee constituted under the Chairmanship of Deputy Chairman/Traffic Manager consisting three representative from the trade, etc amongst the other members. Since no guidelines to be followed by the Committee to determine such norms are prescribed, this arrangement gives unfettered discretionary powers to the Committee. This Authority welcomes the proposal of the VPT for entrusting the matter relating to fixation of norms to the Committee to be headed by the Dy. Chairman which has equal representation from the trade. It is, however, found appropriate to set the principles for fixation of these norms explicitly in the Scale of Rates in order to have transparency in the matter. The VPT is, therefore advised to formulate a suitable proposal prescribing the principles for fixation of output norms in consultation with the users by 30 September 2006. Till such time as proposed by the VPT, the Committee constituted for this purpose is allowed to decide the matter relating to fixation of output norms for levy of penal berth hire for over stayal of the vessel at the berth on account of low productivity.

Subsequent to filing its general revision proposal, the VPT has filed a separate proposal, for fixation of output norms for floating crane RAVI – B with grab capacity of 11.5 CBM fixed to this crane. This proposal is not found relevant for consideration in view of the proposal of the VPT to do away with the existing system of prescribing norms in the SOR. Since the output norms are to be decided by the Committee constituted for this purpose, it is not found necessary for this Authority to prescribe norms specifically for this floating crane.

The Committee to be constituted for this purpose may prescribe suitable output norms for this floating crane based on the output norms fixed by this Authority in its Order passed in March 2003 for another floating crane with grab capacity of 26.5 CBM duly taking into consideration the difference in the capacities and the average discharge rate of both these floating cranes and provide retrospective relief to the concerned vessels, if necessary.

- (xxx). The VPT has proposed to levy additional berth hire equivalent of normal berth hire for the period the vessel idles when there is no loading of iron ore / pellets (mechanical) on account of ship or shipper's failure due to deballasting of water exceeding six hours or when the hatches are not ready, etc. The VSAA has stated that as per the prevailing system, unless the shippers submit cargo readiness certificate, the port does not berth the iron ore vessel and hence the proposed additional berth on iron ore vessel for reasons not attributable to the vessel may not be considered.

The VPT has clarified that in case of iron ore vessels, lot of time is lost for deballasting particularly in case of smaller and old ships. Since the demand for the berth is very high in view of increase in iron ore traffic, it has become necessary to fix norms for de-ballasting. Berth is a scarce resource of the port and hence it is essential that it should be utilised at the optimum level. The VPT proposes not to levy berth hire when the vessels idles at berth for break down of equipment / power failure, for reasons attributable to it, and hence it may not be unreasonable to levy a penalty when delay is on account of the ship / shipper as rightly stated by the port.

At Mormugao Port Trust, deballasting time of 3 hours is allowed and beyond that penal berth hire charges is prescribed at five times the normal berth hire charges in addition to the normal berth hire charge. The provision proposed to be introduced by the VPT appears to be reasonable in comparison to the prescription at the MOPT.

In case of iron ore / iron ore pellet vessels berthed at OB1 and OB2, which could not commence loading due to working of earlier iron ore / pellet vessel, it has proposed not to levy berth hire after 4 hours of berthing till the commencement of loading. The proposed exemption is, however, not available if the vessel is berthed at the request of the trade for purposes other than loading. The proposed provision seems to be beneficial to the concerned users and hence is accepted.

- (xxxi). The VPT in its initial proposal had proposed to levy 50% of the crane berth hire as roadstead charges. Subsequently based on the discussion with the trade, it has proposed to maintain the roadstead charge at the existing percentages on berth hire.

The VPT has pointed out that since anchorage is also like a mooring berth, it is logical to link roadstead as a percentage of berth hire. It has to be recognised that the cost for providing the service is not same at the mooring berth / berth and anchorage. No equipment / facility other than a parking space is provided at the anchorage. That being so, the argument of the VPT to link roadstead and berth hire cannot be accepted. In fact, at the Mumbai Port Trust and Mormugao Port Trust, anchorage charges are prescribed for various anchorage points on GRT basis. The VPT was advised at the time of the last general revision itself to delink anchorage fees from berth hire. Even after a lapse of five years, the port has not taken any step in this direction. To set the things in order, the roadstead charges should be prescribed without linking it with berth hire. In the absence of any cost details for anchorage points available, the roadstead charges are derived based on the existing percentage slabs which are applied on the minimum unit rate of berth hire charges across all the category vessels without differentiating between iron-ore, POL and residual vessels. This may not likely to result in any significant revenue implication as the port itself has admitted that levy of roadstead charges is not a source of revenue. The VPT is, however, advised to propose a more rationalised roadstead charges taking into consideration the proximity to harbour, depth available, etc.

- (xxxii). The revised tariff guidelines states that the users will not pay for delays beyond the reasonable level attributable to port. The VPT has accordingly, in view of our suggestion, incorporated a provision for not levying berth hire for the period when vessels idle at berth due to break down of port equipment. The ground for exemption cannot only be breakdown port equipment but should cover all reasons which are directly attributable to the port. Similarly, for the period when the vessels idles at ore berth due to break down of plant continuously for one hour or more except on account of bad cargo is also exempted from levy of berth hire. Further, berth hire and roadstead charge are exempted for the period when the vessels idles at berth / jetty / mooring / anchorage due to reasons like strike. The proposed provisions are in line with the principles set in the revised tariff guidelines and hence accepted.

- (xxxiii).(a). The consolidated charges for transshipment of POL is proposed at a uniform rate of Rs.3.5 lakhs per each call as prescribed in the prevailing SOR. The VPT has clarified that the existing volume discount scheme prescribed for achieving volumes over 5 lakhs tonnes, is proposed to be deleted from the revised SOR in view of the fact that transshipment of POL is found to be very low during the past two years. Since the rates approved by this Authority are only ceiling levels, the proposal of the VPT for withdrawal of the existing volume discount scheme for transshipment of the POL is accepted.

In view insignificant volumes for transshipment of dry bulk cargo, the existing composite rate on sliding basis is also proposed to be simplified by granting a uniform rebate of 25% in the port dues, pilotage and berth hire to both mother vessels / daughter vessels / barges engaged in transshipment of dry bulk cargo to other ports. The modification proposed by the VPT in levy of tariff for transshipment of dry bulk cargo is also accepted.

- (b). The VSAA has pointed out that if a mother vessel, in addition to transshipment, also discharges cargo to shore, she loses the status of mother vessel for the purpose of levy of consolidated charges and has to pay full port charges. In such an event, wharfage at Rs.2.00 per kilolitre, which is levied as a component of consolidated rate in addition to Rs.8.50 per kilolitre on the cargo transhipped, is not fair. The VPT has clarified that the consolidated charges so collected from the mother vessel is adjusted against the normal charges to be paid by that vessel in case she loses the status of mother vessel. In other words, the wharfage of Rs.2.00 per kilolitre collected from the mother vessel which forms part of the consolidated rate gets adjusted against the normal charge to be paid by that vessel. That being so, it is not found necessary to modify the existing provision. In any case the instances of such transshipment are reported to be negligible at the port for the past two years.
- (c). Wharfage on dry bulk cargo transhipped and carried to other ports / BOT berths was earlier proposed to be levied at 50% of the applicable rate. The Vizag Seaport Limited had pointed out that its terminal is a part of the inner harbour of VPT and as such levy of the additional wharfage for the cargo carried to BOT berths would be discriminatory as the same is not applicable when the cargo is carried to other berths in inner harbour. Finding merit in the contention of the VSL, the VPT in its revised proposal has deleted the applicability of this rate to cargo carried to 'BOT berths'. It has proposed to continue with the existing level of wharfage rate of Rs.6/- per tonne for dry bulk cargo transhipped and carried to other ports. To avoid any ambiguity, it is appropriate to make a specific mention in the revised SOR that this tariff item will not apply to the dry bulk cargo transhipped and carried to the terminal of the BOT operators operating in the VPT.

The VPT has also proposed to levy Rs.3.00 per tonne for overside discharge / loading of dry bulk cargo at other berths excluding BOT berths. The proposed tariff is accepted provided this operation is not covered in any other consolidated charges levied.

- (xxxiv).(a). The VPT has not proposed any hike in wharfage rate of crude, POL and LPG. The unit of levy of wharfage rate for LPG is, however, proposed at Rs.136/- per tonne in consultation with the oil industry as against existing levy of Rs.100/- per cubic metre. The HPCL has confirmed the proposed rate. The VPT has clarified that the existing wharfage rate is Rs.175.60 PMT if converted from cubic metre to metric tonne basis and as against this it has proposed a reduced rate of Rs.136 PMT in consensus with the oil industry. It is presumed that the correct conversion factor has been applied for arriving at the proposed rate. Based on this presumption, and the endorsement of the HPCL, this Authority is inclined to approve the proposed rate.

- (b). Further, based on the suggestion made by the VSAA, the port has proposed to modify the unit of levy in respect of caustic soda and molasses from present 'per KL' basis to 'per tonne' basis. The proposed unit of levy is approved based on the presumption that the increase in wharfage for this item is due to conversion of the unit of levy and that the VPT has applied the correct conversion factor. If this presumption goes wrong then the parity will be maintained with the existing SOR.
- (c). Wharfage rate for Ammonium Nitrate, Blast furnace slag, Bentonite, all types of oil extract etc., has been newly introduced. The port has furnished the basis of arriving at the proposed rate. Since the users have not raised any objection to the proposed wharfage rate, the proposed rate for these cargo is approved. The VPT has also proposed to introduce an advalorem wharfage rate of 0.01% in case of marine products. The proposed rate is accepted. This rate will, however, not be applicable in respect of fishing vessels for which a consolidated rate is proposed including wharfage.
- (d). The existing advalorem rate for Chemicals is proposed to be modified by prescribing specific wharfage rate for Alcohol and Acetone and for other chemicals the existing advalorem rate is proposed to continue. This modification is in line with the revised tariff guidelines which specifically requires phasing out of wharfage rate on advalorem basis. In view of this position, and also recognising that the per tonne rate proposed by the VPT is lower than the impact of the existing advalorem tariff for Alcohol and Acetone, the wharfage rate for these chemicals are approved.
- (e). In case of Styrene Monomar, a reduction of approximately 25% was proposed initially by reducing the wharfage rate from the existing Rs.72/- per tonne to Rs.55/- per tonne. Likewise, the VPT had proposed to reduce wharfage rate for Aluminium and its products, food grains, edible oil, Styrene Monomar, R.R. materials, etc., from the present level. However, in the revised proposal the port has withdrawn this reduction proposed by it earlier.

As has already been mentioned earlier, the reduced rates proposed by the VPT earlier for Styrene Monomar and other cargo items stated above are included in the revised Scale of Rates.

The LG Polymers Limited have demanded for further reduction to Rs.35/- per tonne. The VPT had agreed to reduce the wharfage further upto 50% of the prevailing rate, if the user assures a volume of 1 lakh tonnes per annum. Since the VPT already has the flexibility to offer concession in the rate approved by this Authority, it may offer concession in the wharfage rate for this cargo based on volumes. While designing the volume discount scheme, care must be exercised to ensure that the sliding scale of volumes is fixed at a reasonable level which is attainable by the relevant users with the immediate and medium term business plan pertaining their business.

- (f). The VPT has proposed concessional wharfage rate for coastal cargo at 60% the tariff except for thermal coal, POL including crude oil, iron ore and iron ore pellets in line with the revised tariff guidelines. Concessional tariff has been proposed for LPG also. This is in line with clarification given by the Ministry of Shipping hence the proposed concessional tariff for coastal cargo is accepted.
- (g). With reference to our suggestion to prescribe the single wharfage rate for unenumerated goods, the port has clarified that the trade has objection to such an arrangement since it will effect low value cargo such as river sand, etc., It has, therefore, proposed to continue with the existing system of prescribing two different rates depending on the value for such unenumerated goods. A single unit of levy has been proposed for this item in line with our suggestion which is accepted.

- (h). Wharfage on transshipment of break bulk cargo where wharfage is levied on advalorem at present is proposed on per tonne basis at Rs.150/- per tonne for direct transshipment from vessel to vessel and Rs.187.50 per tonne for cargo landed from one vessel and subsequently shipped to another vessel. The proposed tariff has been introduced based on the suggestion made by the VSAA. This is a logical arrangement as value of the goods may not always be available in case of transshipment. None of the other users / user organisations have raised any specific objection on the proposed rate. The proposed rate is, therefore, approved.
- (xxxv). The port has proposed to levy Rs.3.00 per tonne in addition to the wharfage rate whenever fire tender is kept as a standby. Since providing for fire fighting facility at port is an essential function of port and the cost of such facilities are already included in the general facilities, there is no reason to levy additional wharfage for offering such a facility. That being so, the proposed additional levy cannot be approved.
- (xxxvi). The VPT has requested that the present system of levy of wharfage for miscellaneous articles based on the highest rate are retained in view of complications in applying wharfage in such cases based on the rate applicable for individual cargo items as suggested by this Authority. We do not find any merit in the contention of the VPT. It is noteworthy that the provision suggested by us is already in operation at some other major port trusts. The VPT should strengthen its operational procedure and follow the suggestion made by us in this regard. The relevant conditionality in the SOR is, therefore, amended accordingly.
- (xxxvii).(a). The demurrage charges on cargo are proposed to continue at the existing level. In case of goods lying in open space, 50% of the prescribed rate is proposed. The VPT has confirmed that this tariff arrangement exists for last several decades and is based on the fact that the infrastructure facilities provided at the open space are different from the facilities provided at the covered space. The existing SOR does not explicitly contain this tariff item. Since the VPT has reported that this tariff is already in existence, the proposed tariff is accepted.
- (b). Free days for imports has been proposed to be increased from the existing two days to three days. As per the revised tariff guidelines, the ports have the flexibility to determine the free period and hence the proposed free period for both import / export cargo is allowed. However, the computation of free period should exclude Customs holidays and Port non-operating days as per the terms of the revised tariff guidelines. The VPT in the revised proposal has modified the provisions to state free period will exclude Customs holidays and Ports non-operating days in line with the revised tariff guidelines.
- In case of goods brought into the port premises and removed therefrom without shipment, the port has proposed to exempt demurrage charges provided the goods are removed within 24 hours of shipment.
- (c). As per existing SOR in respect of goods detained by Commissioner of Customs, 25% of the actual demurrage charges are applicable from 46 to 60 days and 50% from 60 days to 90 days. In the proposed SOR, these two slabs have been merged and 50% of actual demurrage charges are proposed from 46 days to 90 days to discourage such detention by Customs for longer periods and for minimising congestion in the Port. Since the proposed modification is to avoid the congestion in the port and also recognising that none of the users have raised any objection the proposed modification is accepted.
- (xxxviii). The port has proposed to levy demurrage on cargo inside the container in case where de-stuffing of loaded container is not effected within seven days from the last day of landing of container. The proposed charge is in addition to storage charge on containers. The VPT has clarified that the proposed provision is introduced to avoid misutilisation of the facility. It has stated that in the absence of this clause, destuffing is not resorted to by the trade to take advantage of the relatively lower tariff applicable

to container vis-à-vis cargo. Since the proposed provision is introduced to act as a deterrent from misutilisation of the facilities provided by the port, the same is approved.

- (xxxix). The VPT has stated that, it has observed that a Stevedoring / Clearing and forwarding agent handles two or three vessels at the same time and since the agent is not able to deploy adequate equipment for proper clearance of the cargo, many a times the productivity of ship-shore cargo is affected due to non-clearance of the cargo from the wharf. It has, therefore, proposed to levy Rs.5,000/- per hour or part thereof if the cargo is not removed from the wharf from 6<sup>th</sup> to 10<sup>th</sup> hour, Rs.10,000 per hour from 11<sup>th</sup> to 15<sup>th</sup> hour and Rs.25,000 after 16th hour. It is relevant to mention that such a levy does not exist at the other ports. Significantly, wharf to yard / gate operation is not done by VPT but arranged by cargo interests. In case the cargo is not cleared from the wharf to the transit area, it will hamper the productivity of the port due to constraint of wharf space. Viewed from this perspective, the proposed levy of demurrage charge on cargo not removed from wharf is approved based on the assumption that infrastructure bottlenecks at the port do not impose any natural restriction on evacuation of cargo.
- (xl). When the VCTPL started the container related operations at the VPT, this Authority approved the storage charge on containers of the VCTPL arriving at the VPT for stuffing/ destuffing purpose. The VPT in the revised proposed SOR has deleted the relevant tariff entry since it is understood that at present the containers of the VCTPL do not avail the storage facility of the VPT for stuffing / destuffing purpose.
- (xli). The port has not proposed any free period for storage of containers. It is relevant to mention that as per the revised tariff guidelines, free days excluding the Customs Holidays and port non-operating days are to be allowed beyond which the storage charge can be levied. The VPT has argued that in view of insignificant container volumes, it may not be necessary to prescribe any free period for containers. The contention of the VPT is not found to be in line with the revised tariff guidelines. At the Visakha Container Terminal Private Limited (VCTPL) operating at the VPT, three days free period is allowed for import laden containers, 10 days for import empty containers and seven days for export containers. At Chennai Container Terminal, also three days free period for import containers and seven days for export container is prescribed. Since the purpose for which containers coming into VPT area is different from that of VCTPL and CCTL, it is appropriate to allow one day free period for import and export containers. In any case, this may not have any significant financial impact as the container volume handled by the VPT is reported to be negligible. Incidentally, this Authority has recently introduced a similar provision in case of the NMPT.
- (xlii). The VPT has proposed not to levy any storage charge / demurrage charge on cargo / containers if operational area is leased on rental basis to users in line with the revised tariff guidelines. The proposed provision is accepted.
- As stated earlier, revised tariff guidelines recommends users should not be penalised for delays attributable to port. Accordingly, it has accepted our suggestion to include a suitable condition in its Scale of Rates to exempt levy of demurrage charge on cargo / storage charge on containers for such period when clearance could not be effected or delivery of import cargo / container or shipment of export cargo / container for reasons attributable to the port.
- (xliii). The labour charges for handling cargo is prescribed at the existing level. The port has not proposed any concessional rate for coastal cargo.

It is relevant to mention that as per the Government direction and this Authority's Order dated 7 January 2005, concessional tariff for cargo related charges is applicable on all relevant handling charges for ship to shore transfer and transfer from quay to / from storage yard including wharfage. Eventhough the responsibility of VPT is limited to labour supply, it is done for the purpose of cargo handling and hence this handling charge should be subjected to the concessional tariff for the eligible coastal

cargo. A suitable conditionality in this regard is, therefore, included in the relevant schedule.

- (xLIV). The Andhra Pradesh Mechanised Fishing Boat Operators Association (APMFBOA) have pointed out that the existing levy on bunkers at 0.04 paise per litre on fishing trawlers / mechanised fishing boats is unjustified. The HPCL / IOC outlets in the fishing harbour are paying lease rentals as per the agreement with the VPT. It has requested that this levy should be withdrawn and must be shifted to the oil companies. The VPT has not made any specific submissions in the regard. In the absence of any clarification from the port, it is difficult to analyse the request of the APMFBOA without understanding the financial implications. The VPT is, therefore, advised to examine this issue further and decide on the category of user who should bear this tariff element and come up with a suitable proposal within six months time.

The Association has also aired a grievance that they were not consulted at the time of the last revision. It is clarified that the Association has subsequent to our general revision Order made written submissions vide their letters dated 13 July 2001 and 23 July 2001 about steep hike in the tariff for fishing vessels. Based on the submissions made by APMFBOA and by other associations from the fishing industry, the relevant clauses in the SOR applicable for fishing harbour were reviewed in a formal proceeding and the SOR of VPT was revised.

The demand of the Association is to refund the charges collected in the past in excess of the consolidated proposed rate of Rs.200/- in the instant proposal for mechanised fishing boats. The Order passed by this Authority will have prospective effect only. It is, therefore, not possible to accept the request of the user for retrospective implementation of the proposed rate. The Ports may, if it finds merit in the demand of the Association, exercise its power available to waive charges.

- (xLV). (a). The charges for hire of various craft / equipment were earlier proposed to be increased in general by 15%, however, in the revised proposal the VPT has proposed the existing hire charges to continue. Further, it has proposed rationalisation / simplification in some of the tariff items which does not lead to any increase in the existing rates and hence the revised proposal is accepted.
- (b). As regards, the charges for use of crane for purpose of lifting sunken trawlers of fishing harbour, the VPT has proposed rate of Rs.3500/- per hour or part thereof based on consultation with the fishing industry and hence is approved.
- (c). The existing towage charge has been rationalised and around 15% hike is proposed thereof. In view of the overall surplus position of the port, the proposed increase in the tariff may not be accepted. The proposed rationalisation in the tariff is, however, accepted.

With reference to the proposed provision to levy 50% extra charges for tugs supplied outside the port limits, the port has with reference to our query clarified that it does not operate the tugs for operations beyond port limits. Hence, as agreed by the VPT the said clause is deleted from the revised SOR.

- (d). The port has clarified that the towage charges proposed in Schedule 5.2.1 for movement within the port limits is applicable only when tugs are hired for other than pilotage operation. It should also exclude shifting operation for which composite rates are prescribed. The VPT has accordingly agreed to prescribe a specific conditionality in this regard to avoid any ambiguity which is accepted.

- (xLVI). The VPT in its initial proposal had proposed to increase the licence fee (storage fee) by 25%, however, in the revised proposal it has proposed to continue with the existing rates. The revised proposal is accepted subject to a modification in the

existing unit of levy on 'per fortnight or part thereof' basis to 'per week or part thereof' with corresponding adjustment in the existing rates.

As regards license fee for T-2 sheds, the VPT had earlier proposed a concessional rate of Rs.12.50 per sq.mtr. per fortnight, to encourage better utilisation, however, in the revised proposal, it has proposed to increase this to Rs.13.50 per sq.mtr. per fortnight. Since the initial proposal was circulated to users, it may, not be appropriate to prescribe a higher rate without any further consultation with the users in this regard. That being so, the license fee for T-2 is prescribed at the level proposed by it earlier subject to modification in the unit of levy to weekly basis.

- (XLvii). The port has furnished detailed cost calculation to justify the proposed rate for fire tender. None of the users have raised any objections on the proposed tariff. Since this is a miscellaneous tariff item, the proposed rate is approved.

The VPT has proposed steep hike in fire float charges and has furnished cost calculation to justify the proposed rate. In the cost statement, the original cost of the assets is considered and not the written down value of the asset for the purpose of computation of return. In view of the overall surplus position of the port, the existing tariff is allowed to continue in line with its proposal for most of the other items.

- (XLviii). In the year June 2003, this Authority had approved a rate of 0.75 paise per tonne for water sprinkling on all cargoes utilising the stacking area covered under the sprinkling system. Now, the scope of the mechanised sprinkling system is being extended to cover some more stacking areas. In view of this it has proposed to levy Rs. 1.50 per tonne for dry bulk and Re.0.50 per tonne for break bulk and this has been agreed by the trade. The proposed tariff includes tariff for services like sweeping charges, sprinkling on stacks, etc. Since the users have no objection to the proposed rates the proposed tariff is accepted. The pollution levy collected should be maintained in a separate account and utilised for the purpose of pollution control measures. The account should be produced at the time of the next general review for effecting suitable adjustment in the rates of pollution levy and, if found necessary, in the wharfage rates of the relevant commodities.

- (XLix). As regards the charges for issue of license, the VPT in its revised proposal has proposed the existing tariff to continue. It has proposed to introduce charges for issue of co-opering license and for issue of fresh water license. Since there has not been any objection at the proposed tariff, the same is accepted.

- (L). The revised tariff guidelines specify that the Ports / private operators should propose incentive for better performance of the terminal and disincentive for performance below the benchmark level. The VPT can analyse this issue further and propose suitable tariff arrangement.

- (Li). The VPi has proposed a general conditionality that its Scale of Rates will not apply for services offered by any other authorised service provider. The port has not, however, pointedly answered our query about the details of the activities carried out in the port limits which will fall under Section 42 (3) of the MPT Act.

Considering the fact that many cargo handling functions are not comprehensively provided by VPT, the port should examine further to see whether activities like stevedoring, transportation, equipment supply, etc., carried out by private players will fall under the identified activities under Section 42. If found so, the port should take immediate action in terms of Clause 7 of the revised tariff guidelines.

- (Lii). Some of proposed provisions which are not in line with the common prescription at other major ports / private terminals and the revised tariff guidelines have been modified.

- (Liii). In line with the direction issued by the Government under Section 111 of the Major Port Trusts Act, 1963 the rates approved by this Authority will be ceiling level and the rebates / discounts will be at the floor level. The VPT will have the flexibility to charge lower rate if it so desires based on the commercial judgement of the port.



(LIV). The revised tariff guidelines prescribe tariff validity cycle of three years. Since the financial position considered for the purpose of this analysis is only till 31 March 2009, the validity of the revised Scale of Rates will also expire on 31 March 2009.

13.1. In the result, and for the reasons given above, and based on a collective application of mind this Authority approves the revised Scale of Rates of the VPT attached as Annex-II.

13.2. The revised Scale of Rates will come into effect after expiry of 30 days from the date of notification of this Order in the Gazette of India and will remain valid till 31 March 2009.

Annex - I (a)

**VISAKHAPATNAM PORT TRUST**  
**CONSOLIDATED COST STATEMENTS EXCLUDING RAILWAYS & ESTATE ACTIVITY**

Sl.No.	Particulars	As furnished by VPT					(Rs. in Lakhs)		
		Estimates	Estimates	Estimates	Estimates	Estimates	Modified Estimates	Modified Estimates	Modified Estimates
		2006-06	2006-07	2007-08	2008-09	2009-06	2009-07	2009-08	2009-09
I	Traffic Handled (in lakh tons)	555.00	555.00	560.00	561.00	555.00	555.00	560.00	561.00
II	OPERATING INCOME:-								
	(i) Cargo Handling & Storage Facilities	27842.49	27627.81	26150.08	26347.98	27842.49	27627.81	26150.08	26347.98
	(ii) Port and Dock Facilities	15381.08	15507.21	15710.54	15795.41	15381.08	15539.60	15710.54	15795.81
	(iii) Additional Income on account of variation in exchange rate considered by the VPT						138.11	139.57	140.34
	Total Operating Income	43223.56	43135.02	41860.62	42143.39	43223.56	43305.53	42000.19	42284.12
III	OPERATING EXPENDITURE (Excluding Depreciation)								
	(i) Cargo Handling & Storage Facilities	6132.80	6273.14	7070.42	7305.42	6132.80	6219.96	6861.96	7102.35
	(ii) Port and Dock Facilities	4999.52	5475.49	6291.02	6708.62	4999.52	5428.99	6105.19	6521.78
	Total Operating Expenditure	11132.31	11748.63	13361.44	14014.05	11132.31	11648.95	12967.15	13624.12
IV	Depreciation	2372.56	2482.56	2598.40	2720.50	2372.56	2482.56	2598.40	2721.61
V	Management & General Administration Exp.	4622.93	5082.91	5656.90	5906.21	4622.93	5003.98	5342.96	5592.28
VI	Operating Surplus / (Deficit) (II) - (III) - (IV) - (V)	25095.76	23820.93	20243.87	19502.63	25095.76	24170.04	21091.68	20346.11
VII	Finance & Misc. Income (Excluding int. on Govt. Securities, FDR's etc.,)								
	1) Misc. income	416.41	382.10	369.69	397.22	416.41	382.10	369.69	397.22
	2) Sundry receipts	251.42	249.48	241.39	259.36	251.42	249.48	241.39	259.36
	3) Items relating to previous years	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	TOTAL (FMI)	667.83	631.59	611.08	656.58	667.83	631.59	611.08	656.58

53

As furnished by VPT

(Rs. in Lakhs)

Sl.No.	Particulars	Estimates				Modified Estimates			
		2005-06	2006-07	2007-08	2008-09	2005-06	2006-07	2007-08	2008-09
VIII	Finance & Misc. Expenditure (Excluding Int. on Govt. loans)								
	(1) Property Tax	1617.18	1629.59	1668.39	1707.19	1617.18	1629.59	1668.39	1707.19
	(2) Exgratia On VRS	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	(3) Retirement Gratitudes	193.74	223.41	233.15	252.58	193.74	223.41	233.15	252.58
	(4) Productive Linked Reward	244.88	240.92	240.92	240.92	244.88	240.92	240.92	240.92
	(5) Pension Payments	4147.15	4196.74	4663.05	5051.63	4147.15	4196.74	4663.05	5051.63
	(6) Other Misc. Expenditure	40.29	39.64	86.27	86.27	40.29	39.64	86.27	86.27
	TOTAL (FME)	6243.24	6330.31	6891.78	7338.60	6243.24	6330.31	6891.78	7338.60
IX	FME less FMI	5575.41	5698.72	6280.70	6682.02	5575.41	5698.72	6280.70	6682.02
X	Surplus / Deficit before Interest	19520.35	18122.21	13963.17	12820.61	19520.35	18471.32	14810.98	13664.09
XI	Interest on Govt. Loans	52.47	35.26	26.18	45.97	0.00	0.00	0.00	0.00
XII	Capital Employed	56514.00	57720.00	59131.00	60740.00	54296.65	55511.08	56874.16	58419.32
XIII	Return on Capital Employed @ 15%.	8429.84	8626.64	8846.38	9095.03	8144.50	8326.66	8531.12	8762.90
XIV	Net Surplus/ Deficit after Return on Capital Employed	11090.51	9495.57	5116.79	3725.57	11375.86	10144.66	6279.85	4901.19
XV	Net Surplus / (Deficit) as a % of operating income	25.66%	22.01%	12.22%	8.84%	26.32%	23.43%	14.95%	11.59%
XVI	Average Net Surplus/ Deficit for the year 2006-08 as a percentage of the Operating Income			14.36%				16.66%	

Annex - I (b)

54

**VISAKHAPATNAM PORT TRUST**  
**COST STATEMENTS FOR IRON ORE ACTIVITY**

Sl.No.	Particulars	As furnished by VPT						(Rs. in Lakhs)		
		Estimates	Estimates	Estimates	Estimates	Estimates	Estimates	Modified Estimates	Modified Estimates	Modified Estimates
		2005-06	2006-07	2007-08	2008-09	2005-06	2006-07	2007-08	2008-09	2008-09
I	Traffic Handled (in lakh tons)	178.00	170.00	165.00	173.00	178.00	170.00	165.00	173.00	173.00
II	<b>OPERATING INCOME:</b>									
	<b>a. CARGO HANDLING &amp; STORAGE:</b>									
	1. Wharfage charges	4398.57	4199.90	4125.00	4204.90	4398.57	4199.90	4125.00	4204.90	4204.90
	2. Tipping & Stacking charges	3327.50	3176.25	1948.93	2031.43	3327.50	3176.25	1948.93	2031.43	2031.43
	3. Handling charges	5568.25	5274.25	5201.25	5456.75	5568.25	5274.25	5201.25	5456.75	5456.75
	4. Hire charges for lighters	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	Sub total - a	13292.32	12650.40	11275.17	11693.07	13292.32	12650.40	11275.17	11693.07	11693.07
	<b>b. PORT &amp; DOCK FACILITIES:</b>									
	1. Dock Dues	969.50	953.23	985.43	1052.20	969.50	953.23	985.43	1052.20	1052.20
	1a. Dock Dues on Iron Ore Vessels at I.H	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	2. Port Dues	511.62	497.24	386.96	505.31	511.62	497.24	386.96	505.31	505.31
	2a. Port Dues on Iron Ore Vessels at I.H	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	3. Pilotage Charges	2245.73	2183.36	2047.97	2235.10	2245.73	2183.36	2047.97	2235.10	2235.10
	3a. Pilotage Charges on Iron Ore Vessels at I.H	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	4. Special quay dues	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	5. Water supply to Shipping	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	Additional income on account of Exchange rate fluctuation	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	Sub total - b	3726.85	3633.83	3420.35	3792.61	3726.85	3633.83	3420.35	3792.61	3792.61
	Total Operating Income	17019.17	16284.23	14695.52	15485.68	17019.17	16284.23	14695.52	15485.68	15485.68
III	<b>OPERATING EXPENDITURE (Excluding Depreciation)</b>									
	<b>(a) Cargo Handling and Storage Charges</b>									
	1) Handling & Storage of Genl. Cargo at Sheds & Wharves	131.80	135.26	164.83	172.91	131.80	135.26	164.83	172.91	172.91
	2) Ware Housing	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	3) Op. and Maint. Of Lighters and Barges	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	4) Operation of main. Of OHP plants	3598.79	3529.33	3910.69	4089.45	3598.79	3529.33	3910.69	4089.45	4089.45
	5) Expenditure on Genl. Facilities at Docks	50.17	50.86	57.77	60.53	50.17	50.86	57.77	60.53	60.53
	6) Expenditure on Quarters	152.47	160.10	168.24	141.14	152.47	160.10	168.24	141.14	141.14
	Less moderations done in respect of wage revision									
	Sub total (a)	3933.23	3875.55	4301.53	4464.02	3933.23	3875.55	4301.53	4464.02	4464.02
	<b>(b) Port &amp; Dock Facilities:</b>									
	1) Towing, Berthing and Mooring	209.33	224.77	258.61	278.40	209.33	224.77	258.61	278.40	278.40
	2) Pilotage	300.86	310.86	317.94	343.95	300.86	310.86	317.94	343.95	343.95
	3) Dry Docking Charges	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	4) Water supply to Shipping	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	5) Fire Fighting	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	6) Dredging and Marine Survey	384.62	429.39	490.00	537.28	384.62	429.39	490.00	537.28	537.28
	7) Op. and Maint. Of Navigational Aids	9.78	9.76	11.57	12.13	9.78	9.76	11.57	12.13	12.13
	8) Salvage and Under Water Repairs	0.77	0.76	0.88	0.92	0.77	0.76	0.88	0.92	0.92
	9) Admin. And Genl Expenses	31.75	31.34	36.51	38.31	31.75	31.34	36.51	38.31	38.31
	10) Maint. Of Dock, Harbourwall, Marine Structures	75.32	70.87	72.28	75.36	75.32	70.87	72.28	75.36	75.36



Annex - I (c)

56

**VISAKHAPATNAM PORT TRUST**  
**COST STATEMENTS FOR POL ACTIVITY**

Sl.No.	Particulars	As furnished by VPT						(Rs. in Lakhs)		
		Estimates		Estimates		Estimates		Modified Estimates	Modified Estimates	Modified Estimates
		2006-06	2006-07	2007-08	2008-09	2006-06	2006-07			
I	Traffic Handled (in lakh tons)	140.00	130.00	136.00	136.00	140.00	130.00	136.00	136.00	136.00
II	<b>OPERATING INCOME:</b>									
	a. CARGO HANDLING & STORAGE of POL	8216.17	8517.08	9366.76	9366.76	8216.17	9617.06	9366.78	9366.76	9366.76
	b. PORT AND DOCK FACILITIES:									
	1. Towing and Mooring	125.64	137.32	126.57	126.57	125.64	137.32	126.57	126.57	126.57
	1a. Dock Dues	261.02	257.71	280.94	280.94	261.02	257.71	280.94	280.94	280.94
	2. Port Dues	42.97	42.97	0.00	0.00	42.97	42.97	0.00	0.00	0.00
	2a. Port Dues on POL Vessels at I.H	882.00	785.32	831.45	831.45	882.00	785.32	831.45	831.45	831.45
	3. Pilotage Charges	160.49	180.49	0.00	0.00	160.49	180.49	0.00	0.00	0.00
	3a. Pilotage Charges on POL Vessels at I.H	1686.77	1500.38	1551.79	1551.79	1686.77	1500.38	1551.79	1551.79	1551.79
	4. Water supply to Shipping	290.95	290.95	0.00	0.00	290.95	290.95	0.00	0.00	0.00
	5. Misc. charges (Consolidated charges)	32.98	37.95	23.66	23.66	32.98	37.95	23.66	23.66	23.66
	6. Additional Incomes on account of Exchange rate fluctuation	170.08	80.45	96.48	96.48	170.08	80.45	96.48	96.48	96.48
	Total b	3652.89	3303.54	2910.90	2910.90	3652.89	3332.97	2936.50	2936.49	2936.49
III	Total Operating Income	11868.06	11820.60	12276.65	12276.65	11868.06	11860.03	12302.35	12302.34	12302.34
	<b>OPERATING EXPENDITURE (Excluding Depreciation)</b>									
	(a) Cargo Handling & Storage Charges:									
	1) Handling & Storage of Genl. Cargo at Sheds & Wharves	25.53	28.19	34.04	35.70	25.53	28.19	34.04	35.70	35.70
	2) Handling of Petroleum & Oils & Lubricants	9.47	10.00	10.85	11.40	9.47	10.00	10.85	11.40	11.40
	3) Op. and Maint. Of Lighters & Barges	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	4) Op. & Maint. Of Wharf Cranes & Crane Vessels	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	5) Exp. on Genl. Facilities at Docks	28.47	28.57	33.43	35.08	28.47	28.57	33.43	35.08	35.08
	6) Expenditure on Quarters	14.85	15.58	16.38	13.74	14.85	15.58	16.38	13.74	13.74
	Less: moderations done in respect of wage revision						-0.70	-2.80	-2.87	-2.87
	Sub total (a)	78.31	82.36	94.70	96.92	78.31	81.65	91.91	93.24	93.24
	b. Port & Dock Facilities:									
	1). Towing, Berthing and Mooring	211.37	211.88	241.68	259.66	211.37	211.88	241.68	259.66	259.66
	2). Pilotage	291.50	301.22	264.53	307.80	291.50	301.22	264.53	307.80	307.80
	3). Dry Docking Charges	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	4). Water supply to Shipping	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	5). Fire Fighting	155.78	172.22	208.21	218.60	155.78	172.22	208.21	218.60	218.60
	6). Dredging and Marine Survey	372.66	388.27	438.51	480.82	372.66	388.27	438.51	480.82	480.82
	7). Op. and Maint. Of Navigational Aids	9.48	8.83	10.35	10.86	9.48	8.83	10.35	10.86	10.86
	8). Salvage and Under Water Repairs	0.75	0.69	0.78	0.82	0.75	0.69	0.78	0.82	0.82
	9). Maint. of Docks, H.walls, Marine Structures	72.98	64.09	64.68	67.44	72.98	64.09	64.68	67.44	67.44

57

Sl. No.	Particulars	As furnished by VPT						(Rs. in Lakhs)		
		Estimates		Estimates		Estimates		Modified Estimates	Modified Estimates	Modified Estimates
		2005-06	2006-07	2007-08	2008-09	2005-06	2006-07			
	10). Admin. and Genl. Expenses	30.76	28.34	32.67	34.28	30.76	28.34	32.67	34.28	34.28
	11) Expenditure on Quarters	67.00	70.36	73.94	62.03	67.00	70.36	73.94	62.03	62.03
	Less moderations done in respect of wage revision									
	Sub total (b)	1212.27	1245.88	1355.36	1442.51	1212.27	1235.30	1315.33	1402.33	1402.33
IV	Total Operating Expenditure	1290.59	1328.22	1450.07	1538.42	1290.59	1316.94	1407.24	1495.58	1495.58
	Depreciation	302.25	319.78	338.38	358.11	302.25	319.78	338.38	358.11	358.11
V	Management & General Administration Exp.									
	1). Store keeping	19.63	21.77	25.76	27.01	19.63	21.77	25.76	27.01	27.01
	2). Labour welfare & medical expenses	125.94	118.22	129.75	135.88	125.94	118.22	129.75	135.88	135.88
	3). Engineering & workshop O/H	147.08	212.33	235.58	245.90	147.08	212.33	235.58	245.90	245.90
	4). Residual, admn & general O/H.	219.65	212.24	223.33	232.79	219.65	212.24	223.33	232.79	232.79
	5). New minor works	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	6). Depreciation	21.97	22.88	23.81	24.79	21.97	22.88	23.81	24.79	24.79
	Less moderations done in respect of wage revision and insurance premium									
	Total Management & General Admin Exp.	534.27	587.42	638.23	666.36	534.27	578.30	602.81	630.94	630.94
VI	Operating Surplus / (Deficit) (II) - (III) - (IV) - (V)	9740.95	9585.17	9849.96	9713.75	9740.95	9635.00	9953.82	9817.61	9817.61
VII	Finance & Misc. Income (Excluding Int. on Govt. Securities, FDR's etc.)									
	1). Misc. income	112.05	103.04	109.20	104.59	112.05	103.04	109.20	104.59	104.59
	2). Sundry receipts	67.66	67.28	71.30	64.20	67.66	67.28	71.30	64.20	64.20
	3). Items relating to previous years	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	TOTAL (FMI)	179.71	170.33	180.50	168.79	179.71	170.32	180.50	168.79	168.79
VIII	Finance & Misc. Expenditure (Excluding Int. on Govt. loans									
	(1) Property Tax	194.02	194.78	199.42	204.05	194.02	194.78	199.42	204.05	204.05
	(2) Exgratia On VRS	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	(3) Retirement Gratuities	23.10	26.52	27.68	29.99	23.10	26.52	27.68	29.99	29.99
	(4) Productive Linked Reward	29.19	28.60	28.80	28.80	29.19	28.80	28.80	28.80	28.80
	(5) Pension Payments	494.37	498.23	553.58	599.72	494.37	498.23	553.58	599.72	599.72
	(6) Other Misc. Expenditure	4.80	4.71	10.24	10.24	4.80	4.71	10.24	10.24	10.24
	TOTAL (FME)	745.48	752.83	819.52	872.80	745.40	752.83	819.52	872.80	872.80
IX	FME less FMI	565.77	582.50	639.02	703.81	565.77	582.51	639.02	703.81	703.81
X	Surplus / Deficit before Interest	9175.18	9002.55	9210.94	9009.94	9175.18	9062.49	9314.80	9113.80	9113.80
	Interest on Govt. Loans	5.67	3.75	2.78	5.11					
XI	Capital Employed	10865.00	11097.00	11368.00	11677.00	10205.00	10433.11	10685.29	10979.47	10979.47

58

Sl.No.	Particulars	As furnished by VPT				(Rs. in Lakhs)			
		Estimates	Estimates	Estimates	Estimates	Modified Estimates	Modified Estimates	Modified Estimates	Modified Estimates
		2005-06	2006-07	2007-08	2008-09	2005-06	2006-07	2007-08	2008-09
XII.	Return on Capital Employed @ 16% on Business Assets	1824.08	1660.80	1702.42	1746.44	1530.75	1564.97	1603.39	1646.92
XIII.	Net Surplus/ Deficit after Return on Capital Employed	7551.10	7341.85	7508.52	7263.60	7644.43	7487.52	7711.40	7466.88
XIV.	Net Surplus / (Deficit) as a % of operating income	63.63%	62.11%	61.18%	59.17%	64.41%	63.19%	62.86%	60.70%
XV.	Average Net Surplus/ Deficit for the year 2006-08 to 2008-09 as a percentage of the Operating Income			60.81%				62.19%	

Annex - I (d)

59

**VISAKHAPATNAM PORT TRUST**  
**COST STATEMENTS FOR CARGO HANDLING FACILITY (EXCLUDING IRON ORE, POL AND FISHING HARBOUR)**

Sl. No.	Particulars	As furnished by VPT						(Rs. in Lakhs)			
		Estimates		Estimates		Estimates		Modified Estimates		Modified Estimates	
		2006-06	2006-07	2006-07	2007-08	2000-09	2006-06	2006-07	2007-08	2008-09	2008-09
I.	Traffic Handled (in lakh tons)	237.00	255.00	259.00	252.00	237.00	237.00	255.00	259.00	252.00	252.00
	Traffic Handled (in lakh tons excluding cargo to be handled by VSPL and VCTPL)	214.00	226.50	178.64	168.64	214.00	214.00	226.50	178.64	168.64	168.64
II.	OPERATING INCOME:										
	1) Handling & storage of general cargo	5797.96	5897.10	4955.92	4735.92	5797.96	5797.96	5897.10	4955.92	4735.92	4735.92
	2) Storage of goods in warehouse	290.00	290.00	247.70	247.70	290.00	290.00	290.00	247.70	247.70	247.70
	3) Cranes	130.00	140.00	154.44	154.44	130.00	130.00	140.00	154.44	154.44	154.44
	4) Lighterage	3.60	4.15	3.72	3.72	3.60	3.60	4.15	3.72	3.72	3.72
	5) Demurrage fee on general cargo	110.00	126.50	127.90	127.90	110.00	110.00	126.50	127.90	127.90	127.90
	6) Misc. charges	2.25	2.60	2.80	2.80	2.25	2.25	2.60	2.80	2.80	2.80
	Total Operating Income	6333.81	8460.35	5492.40	5272.48	6333.81	6333.81	8460.35	5492.48	5272.48	5272.48
III.	OPERATING EXPENDITURE (Excluding Depreciation)										
	1) Operating maintenance Wharf Cranes	903.45	963.21	1065.78	1114.49	903.45	903.45	963.21	1065.78	1114.49	1114.49
	2) Handling & storage of Genl. cargo at Sheds & wharfs	600.60	677.22	827.39	868.35	600.60	600.60	677.22	827.39	868.35	868.35
	3) Warehousing	5.29	5.95	7.40	7.84	5.29	5.29	5.95	7.40	7.84	7.84
	4) Operation & Maintenance of lighters & Barges	31.84	35.49	43.80	45.95	31.84	31.84	35.49	43.80	45.95	45.95
	5) Expenditure on Genl. Facilities at Dock	184.58	208.41	255.90	268.52	184.58	184.58	208.41	255.90	268.52	268.52
	6) Admn. & Genl. Expenses	139.15	155.17	188.45	198.08	139.15	139.15	155.17	188.45	198.08	198.08
	7) Expenditure on Quarters	246.75	259.11	272.28	228.42	246.75	246.75	259.11	272.28	228.42	228.42
	Less: moderations done in respect of wage revision							-19.57	-78.60	-76.08	-76.08
	Total Operating Expenditure	2111.67	2304.57	2661.00	2731.66	2111.67	2111.67	2285.00	2582.40	2655.58	2655.58
IV.	Depreciation	539.72	554.30	569.27	584.64	539.72	539.72	554.30	569.27	584.64	584.64
V.	Management & General Administration Exp.										
	1) Store keeping	29.31	32.50	40.14	42.09	29.31	29.31	32.50	40.14	42.09	42.09
	2) Labour welfare & medical expenses	188.03	176.51	202.21	211.75	188.03	188.03	176.51	202.21	211.75	211.75
	3) Engineering & workshop O/H	219.60	317.03	367.13	383.21	219.60	219.60	317.03	367.13	383.21	383.21
	4) Residual, admn & general O/H.	327.95	316.88	348.04	362.78	327.95	327.95	316.88	348.04	362.78	362.78
	5) New minor works	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	6) Depreciation	32.81	34.15	35.55	37.01	32.81	32.81	34.15	35.55	37.01	37.01
	Less: moderations done in respect of wage revision and insurance premium							-13.82	-55.11	-55.11	-55.11
	Total Management & General Admin Exp.	797.70	877.08	993.07	1036.84	797.70	797.70	863.46	937.96	981.73	981.73
VI.	Operating Surplus / (Deficit) (II) - (III) - (IV) - (V)	2884.70	2724.41	1289.14	919.34	2884.70	2884.70	2757.60	1402.85	1050.53	1050.53



60

Sl.No.	Particulars	As furnished by VPT				(Rs. in Lakhs)			
		Estimates		Estimates		Modified Estimates		Modified Estimates	
		2005-06	2006-07	2007-08	2008-09	2005-06	2006-07	2007-08	2008-09
VII	Finance & Misc. Income (Excluding Int. on Govt. Securities, FDR's etc.)								
	1) Misc. income	57.60	54.24	47.51	56.02	57.60	54.24	47.51	56.02
	2) Sundry receipts	34.78	35.41	31.02	37.53	34.78	35.41	31.02	37.53
	3) Items relating to previous years	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	TOTAL (FMI)	92.38	89.65	78.53	93.55	92.38	89.65	78.53	93.55
VIII	Finance & Misc. Expenditure (Excluding Int. on Govt. loans)								
	(1) Property Tax	284.75	288.82	286.72	303.62	284.75	288.82	286.72	303.62
	(2) Exgratia On VRS	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	(3) Retirement Gratualies	33.90	39.46	41.19	44.62	33.90	39.46	41.19	44.62
	(4) Productive Linked Reward	42.84	42.56	42.56	42.56	42.84	42.56	42.56	42.56
	(5) Pension Payments	725.35	741.33	823.70	892.34	725.35	741.33	823.70	892.34
	(6) Other Misc. Expenditure	7.05	7.00	15.24	15.24	7.05	7.00	15.24	15.24
	TOTAL (FME)	1094.09	1120.18	1219.46	1298.38	1094.09	1120.18	1219.46	1298.38
IX	FME less FMI	1001.71	1030.53	1140.87	1204.83	1001.71	1030.53	1140.87	1204.83
X	Surplus / Deficit before Interest	1882.99	1693.88	128.26	-385.49	1882.99	1727.87	261.96	-154.30
	Interest on Govt. Loans	8.32	5.58	4.14	3.82				
XI	Capital Employed	14534.00	14844.00	15207.00	15621.00	14109.00	14425.09	14778.45	15181.16
XII	Return on Capital Employed @ 15% on Business Assets	2171.78	2221.02	2276.91	2339.33	2116.35	2163.76	2218.92	2277.17
XIII	Net Surplus/ Deficit after Return on Capital Employed	-288.79	-527.14	-2148.65	-2624.82	-233.36	-436.89	-1954.94	-2432.18
XIV	Net Surplus / (Deficit) as a % of operating income	-4.58%	-3.16%	-39.12%	-49.76%	-3.68%	-6.76%	-35.89%	-46.13%
XV	Average Net Surplus/ Deficit for the year 2006-08 to 2008-09 as a percentage of the Operating Income			-32.35%				-29.49%	

Annex - I (e)

61

**VISAKHAPATNAM PDRT TRUST**  
**COST STATEMENTS FOR PORT AND DOCK FACILITY (EXCLUDING IRDN ORE, PDL AND FISHING HARBDUR)**

Sl. No.	Particulars	As furnished by VPT				(Rs. in Lakhs)			
		Estimates	Estimates	Estimates	Estimates	Modified Estimates	Modified Estimates	Modified Estimates	Modified Estimates
		2005-06	2006-07	2007-08	2008-09	2005-06	2006-07	2007-08	2008-09
I.	Traffic Handled (in lakh tons)	237.00	255.00	259.00	252.00	237.00	255.00	259.00	252.00
III.	OPERATING INCOME:								
	1). TOWING & MOORING FEES	283.20	329.26	340.01	340.01	283.20	329.26	340.01	340.01
	2). DOCK DUES	1371.53	1449.40	1658.97	1658.97	1371.53	1449.40	1658.97	1658.97
	3). PORT DUES	2032.78	2178.56	2414.53	2316.14	2032.78	2178.56	2414.53	2316.14
	4). PILOTAGE	3940.22	4203.93	4622.09	4459.79	3940.22	4203.93	4622.09	4459.79
	5). DRY DOCKING CHARGES	5.00	7.00	6.77	6.77	5.00	7.00	6.77	6.77
	6). WATER SUPPLY TO SHIPPING	83.49	95.70	110.04	110.04	83.49	95.70	110.04	110.04
	7). SALVAGE & DIVERS FEES	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	8). MISC. CHARGES	12.80	13.35	31.15	31.15	12.80	13.35	31.15	31.15
	9). Additional Income on account of Exchange rate fluctuation								
	Total Operating Income	7729.01	8277.20	9210.27	8922.87	7729.01	8352.34	9292.92	9002.89
III	OPERATING EXPENDITURE (Excluding Depreciation)								
	1). Towing, Berthing & Mooring	509.26	670.71	805.20	867.22	509.26	670.71	805.20	867.22
	2). Pilotage	748.70	773.70	1008.18	1090.55	748.70	773.70	1008.18	1090.55
	3). Dry Docking Expenses	144.80	159.76	192.80	225.33	144.80	159.76	192.80	225.33
	4). Watersupply to shipping	96.60	106.81	128.80	135.45	96.60	106.81	128.80	135.45
	5). Fire Fighting	41.92	46.25	55.63	58.41	41.92	46.25	55.63	58.41
	6). Dredging & Marine Survey	678.30	776.91	884.37	969.69	678.30	776.91	884.37	969.69
	7). Operation & Maint. Of Navigational aids	24.29	29.60	36.59	38.37	24.29	29.60	36.59	38.37
	8). Salvage & Underwater Repairs	1.92	2.31	2.77	2.78	1.92	2.31	2.77	2.78
	9). Maintenance of Docks & Harbour Walls	207.20	235.93	250.56	238.35	207.20	235.93	250.56	238.35
	10). Admn. & Genl. Expenses	78.81	95.00	115.47	121.17	78.81	95.00	115.47	121.17
	11). Expenditure on Quarters	179.95	188.96	198.57	166.58	179.95	188.96	198.57	166.58
	12). New Minor Works	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	Less: moderations done in respect of wage revision								
	Total Operating Expenditure	2711.74	3085.94	3678.94	3913.90	2711.74	3059.73	3570.26	3804.90
IV	Depreciation	832.96	885.78	941.94	1001.66	832.96	885.78	941.94	1001.66
V	Management & General Administration Exp.								
	1). Store keeping	39.25	43.52	55.49	58.19	39.25	43.52	55.49	58.19
	2). Labour welfare & medical expenses	251.78	236.35	279.56	292.75	251.78	236.35	279.56	292.75
	3). Engineering & workshop O/H	294.06	424.52	507.57	529.80	294.06	424.52	507.57	529.80
	4). Residual, admn & general O/H.	439.15	424.32	481.18	501.56	439.15	424.32	481.18	501.56
	5). New minor works	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	6). Depreciation	43.93	45.73	47.61	49.56	43.93	45.73	47.61	49.56
	Less: moderations done in respect of wage revision								
	Total Management & General Admin Exp.	1068.17	1174.45	1371.41	1431.66	1068.17	1156.21	1295.30	1355.75
V I	Operating Surplus / (Deficit) (II) - (III) - (IV) - (V)	3116.14	3131.03	3217.97	2575.45	3116.14	3250.62	3485.41	2840.59

62

Sl.No.	Particulars	As furnished by VPT				(Rs. in Lakhs)			
		Estimates	Estimates	Estimates	Estimates	Modified Estimates	Modified Estimates	Modified Estimates	Modified Estimates
		2005-06	2006-07	2007-08	2008-09	2005-06	2006-07	2007-08	2008-09
VII	Finance & Misc. Income (Excluding Int. on Govt. Securities, FDR's etc.,)								
	1) Misc. income	70.29	69.49	74.43	76.44	70.29	69.49	74.43	76.44
	2) Sundry receipts	42.44	45.37	48.80	49.91	42.44	45.37	48.80	49.91
	3) Items relating to previous years	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	<b>TOTAL (FMI)</b>	<b>112.73</b>	<b>114.86</b>	<b>123.03</b>	<b>126.35</b>	<b>112.73</b>	<b>114.86</b>	<b>123.03</b>	<b>126.35</b>
VIII	Finance & Misc. Expenditure (Excluding Int. on Govt. loans)								
	(1) Property Tax	380.83	357.89	366.41	374.93	380.83	357.89	366.41	374.93
	(2) Exgratia On VRS	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	(3) Retirement Gratitudes	45.33	48.73	50.86	55.10	45.33	48.73	50.86	55.10
	(4) Productive Linked Reward	57.30	52.55	52.55	52.55	57.30	52.55	52.55	52.55
	(5) Pension Payments	970.36	915.45	1017.17	1101.93	970.36	915.45	1017.17	1101.93
	(6) Other Misc. Expenditure	9.43	8.65	18.82	18.82	9.43	8.65	18.82	18.82
	<b>TOTAL (FME)</b>	<b>1463.25</b>	<b>1383.28</b>	<b>1505.81</b>	<b>1603.33</b>	<b>1463.25</b>	<b>1383.28</b>	<b>1505.81</b>	<b>1603.33</b>
IX	FME less FMI	1350.52	1268.42	1382.78	1476.98	1350.52	1268.42	1382.78	1476.98
X	Surplus / Deficit before Interest	1765.62	1862.62	1835.19	1098.47	1765.62	1982.20	2102.63	1363.61
	Interest on Govt. Loans	11.13	6.89	5.11	2.90				
XI	Capital Employed	15176.00	15500.00	15879.00	16311.00	14844.95	15176.74	15549.14	15971.54
XII	Return on Capital Employed @ 15% on Business Assets	2265.27	2318.11	2376.74	2443.75	2226.74	2276.51	2332.37	2395.73
XIII	Net Surplus/ Deficit after Return on Capital Employed	-499.65	-455.50	-541.55	-1345.28	-461.12	-294.31	-229.74	-1032.12
XIV	Net Surplus / (Deficit) as a % of operating income								
		-6.46%	-5.50%	-5.88%	-15.08%	-5.97%	-3.52%	-2.47%	-11.46%
XV	Average Net Surplus/ Deficit for the year 2006-08 to 2008-09 as a percentage of the Operating Income			-8.82%				-6.82%	

Annex - I (f)

63

**VISAKHAPATNAM PORT TRUST**  
**COST STATEMENTS FOR FISHING HARBOUR**

Sl.No.	Particulars	As furnished by VPT				(Rs. in Lakhs)			
		Estimates		Estimates		Modified Estimates		Modified Estimates	
		2005-06	2006-07	2007-08	2008-09	2005-06	2006-07	2007-08	2008-09
I	<b>OPERATING INCOME:</b> a. Cargo Handling and Storage: (Wharfage on Fishing Boats, Trawlers and Loff Cubicles) b. Port and Dock charges: Dock dues Port dues Pilotage Fees Dry Docking charges Water charges Misc. charges Total -b Total Operating Income	1.20	0.00	16.68	16.68	1.20	0.00	16.68	16.68
		78.07	89.79	0.00	0.00	78.07	89.79	0.00	0.00
		0.20	0.25	0.00	0.00	0.20	0.25	0.00	0.00
		0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
		94.00	95.00	74.03	74.03	94.00	95.00	74.03	74.03
		0.03	0.05	0.00	0.00	0.03	0.05	0.00	0.00
		100.02	107.55	95.00	95.00	100.02	107.55	95.00	95.00
		272.32	292.64	169.03	169.03	272.32	292.64	169.03	169.03
		273.52	292.64	185.71	185.71	273.52	292.64	185.71	185.71
II	<b>OPERATING EXPENDITURE (Excluding Depreciation)</b> a. Cargo Handling & Storage facilities: b. Port and Dock facilities: Pilotage Dry-docking & Spilway expenses Water Supply Dredging & Marine survey Maint. of Dock, Harbour walls, Marine Structures Navigational Aids & signal station Less moderations done in respect of wage revision Sub total (B) Total Operating Expenditure	9.58	10.68	13.18	13.83	9.58	10.68	13.18	13.83
		0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
		20.22	21.04	21.92	22.94	20.22	21.04	21.92	22.84
		0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
		0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
		16.17	16.86	17.58	18.33	16.17	16.86	17.58	18.33
		0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
		36.39	37.90	39.59	41.17	36.39	37.90	39.59	40.02
		45.97	48.58	52.58	55.00	45.97	48.58	51.51	53.85
III	Depreciation	63.24	67.07	71.14	75.46	63.24	67.07	71.14	75.46
IV	Management & General Administration Exp. 1). Store keeping 2). Labour welfare & medical expenses 3). Engineering & workshop O/H 4). Residual, admn & general O/H. 5). New minor works 6). Depreciation Less moderations done in respect of wage revision and insurance premium Total Management & General Admin Exp.	0.62	0.69	0.79	0.83	0.62	0.69	0.79	0.83
		3.96	3.72	4.00	4.19	3.96	3.72	4.00	4.19
		4.63	6.68	7.27	7.59	4.63	6.68	7.27	7.69
		6.91	6.68	6.89	7.18	6.91	6.68	6.89	7.18
		0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
		0.69	0.72	0.75	0.76	0.69	0.72	0.75	0.76
		16.02	18.49	19.71	20.57	16.02	18.20	18.61	19.48
V	Operating Surplus / (Deficit) (I) - (II) - (III) - (IV)	147.50	158.50	42.18	34.68	147.50	159.11	44.44	36.91

64

Sl.No.	Particulars	As furnished by VPT								(Rs. in Lakhs)		
		Estimates				Modified Estimates				Modified Estimates		
		2005-06	2006-07	2007-08	2008-09	2005-06	2006-07	2007-08	2008-09	2005-06	2006-07	2008-09
VI	Finance & Misc. Income (Excluding Int. on Govt. Securities, FDR's etc.)											
	1) Misc. income	2.49	2.46	1.51	2.30	2.49	2.46	1.51	2.30			
	2) Sundry receipts	1.50	1.60	0.99	1.51	1.50	1.60	0.99	1.51			
	3) Items relating to previous years	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00			
	TOTAL (FMI)	3.99	4.06	2.50	3.80	3.99	4.06	2.50	3.80			
VII	Finance & Misc. Expenditure (Excluding Int. on Govt. loans											
	(1) Property Tax	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00			
	(2) Exgratia On VRS	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00			
	(3) Retirement Gratuities	1.24	1.51	1.58	1.71	1.24	1.51	1.58	1.71			
	(4) Productive Linked Reward	1.57	1.63	1.63	1.63	1.57	1.63	1.63	1.63			
	(5) Pension Payments	26.51	28.40	31.55	34.18	26.51	28.40	31.55	34.18			
	(6) Other Misc. Expenditure	0.26	0.27	0.58	0.58	0.26	0.27	0.58	0.58			
	TOTAL (FME)	29.57	31.81	35.34	38.10	29.57	31.81	35.34	38.10			
VIII	FME less FMI	25.58	27.75	32.84	34.30	25.58	27.75	32.84	34.30			
IX	Surplus / Deficit before Interest	121.91	130.76	9.34	0.37	121.91	131.37	11.60	2.61			
X	Capital Employed	1449.00	1480.00	1516.00	1557.00	1408.83	1440.35	1475.76	1515.83			
XI	Return on Capital Employed @ 15%	217.35	222.00	227.40	233.55	211.32	216.05	221.36	227.37			
XII	Net Surplus/ Deficit after Return on Capital Employed	-95.44	-91.24	-218.06	-233.18	-89.41	-84.69	-209.76	-224.76			
XIII	Net Surplus / (Deficit) as a % of operating income											
XIV	Average Net Surplus/ Deficit for the year 2006-08 to 2008-09 as a percentage of the Operating Income	-34.89%	-31.18%	-117.42%	-125.56%	-32.69%	-28.94%	-112.95%	-121.03%			
				-91.39%				-87.64%				

**ANNEXURE-II****Visakhapatnam Port Trust****Scale of Rates****SECTION 1****1.1. Definitions - General**

In this Scale of Rates unless the context otherwise requires, the following definitions shall apply:

- (1). "Coastal vessel" shall mean any vessel exclusively employed in trading between any port or place in India to any other port or place in India having a valid coastal licence issued by the competent authority.
- (2). "Cold move" shall mean without the power of the engine of the vessel.
- (3). "Day" shall mean the period starting from 6.00 A.M. of a day and ending at 6.00 A.M. on the next day.
- (4). "Foreign-going vessel" shall mean any vessel other than Coastal vessel.
- (5). "Week" shall mean a period of 7 days.
- (6). "Hirer" shall mean all users of the port using any of the appliances of the Port.
- (7). "Month" shall mean the calendar month.
- (8). "POL" shall mean Petroleum, Oil and Lubricants and for the purpose of levy of vessel related charges alone, it will include LPG vessels also.
- (9). For the purpose of levying vessel related charges (excluding fishing vessels), "Residual Category" shall mean vessels other than iron ore and pellets (Mechanical handling) and POL vessels.
- (10). "STS" charges mean Ship-to-Ship transfer charges.

**General Terms & Conditions**

- (1). The status of the vessel, as borne out by its certification by the Customs or Director General of Shipping is the relevant factor to decide whether vessel is "coastal" or "foreign-going" for the purpose of levy of vessel-related charges, and the nature of cargo or its origin will not be of any relevance for this purpose.
- (2).
  - (i). A foreign going vessel of Indian Flag having a General Trading Licence can convert to Coastal run on the basis of a Customs Conversion Order.
  - (ii). A foreign going vessel of Foreign Flag can convert to coastal run on the basis of a Coastal Voyage Licence issued by the Director General of Shipping.
  - (iii). In cases of such conversion, coastal rates shall be chargeable by the load port from the time the vessel starts loading coastal goods.
  - (iv). In cases of such conversion, Coastal rates shall be chargeable only till the vessel completes coastal cargo discharging operations, immediately thereafter foreign going rates shall be chargeable by the discharge ports.
  - (v). For dedicated Indian coastal vessels having a Coastal Licence from the Director General of Shipping, no other document will be required to be entitled to Coastal rates.
- (3).
  - (i). Vessel related charges shall be levied on shipowners / steamer agents. Wherever rates have been denominated in US dollar terms the charges shall be recovered in Indian Rupees after conversion of US currency to its equivalent Indian Rupees at the Market Buying rate notified by the Reserve Bank of India,

State Bank of India or its Associates or any other Public Sector Banks as may be specified from time to time. The day of entry of the vessel into the port limit shall be reckoned as the day for such conversion.

- (ii). In respect of storage charges on containers, the day of entry of the vessel in case of Import containers; and the day of arrival of the containers into the port in case of export containers shall be reckoned as the day for such conversion of dollar denominated charges.
- (iii). The day of entry of the vessel to be considered for conversion from dollar denominated tariff to rupee tariff in case of an import container de-stuffed and utilised immediately or after some period of time.
- (4). A regular review of exchange rate shall be made once in thirty days from the date of arrival of the vessels in cases of vessels staying in the Port for a longer period. In such cases the basis of billing shall change prospectively with reference to the appropriate exchange rate prevailing at the time of review.
- (5).
  - (i). The vessel related charges for all coastal vessel should not exceed 60% of the corresponding charges for other vessels.
  - (ii). The cargo/container related charges for all coastal cargo/containers, other than thermal coal, POL (including crude oil), iron ore and iron ore pellets should not exceed 60% of the normal charges cargo/container related charges.
  - (iii). In case of cargo related charges, the concessional rates should be levied on all the relevant handling charges for ship- shore transfer and transfer from/to quay to/from storage yard including wharfage.
  - (iv). In case of container related charges, the concession is applicable on composite box rate. Where itemised charges are levied, the concession will on all the relevant charges for ship shore transfer and transfer from/ to quay to/from storage yard as well as wharfage on cargo and containers.
  - (v). Cargo/container from a foreign port which reaches an Indian Port "A" - for subsequent transshipment to Indian Port "B" - will be levied the concession charges relevant for its coastal voyage. In other words, cargo/containers from/to Indian Ports carried by vessels permitted to undertake coastal voyage will qualify for the concession.
  - (vi). The charges for coastal cargo / containers / vessels shall be denominated and collected in Indian rupee.
- (6). Interest on delayed payments / refunds.
  - (i). The user shall pay penal interest on delayed payments of any charge under this Scale of Rates. The rate of interest will be 12.25% per annum.
  - (ii). Like wise, the Port Trust shall pay penal interest on delayed refunds. The rate of interest will be 12.25% per annum.
  - (iii). The delay in refunds by the Port will be counted beyond 20 days from the date of completion of services or on production of all the documents required from the user whichever is later.
  - (iv). The delay in payments by the users will be counted beyond 10 days after the date of despatching the bills by the Port Trust. This provision shall, however, not apply to the cases where payment is to be made before availing the services / use of Port Trust's properties as stipulated in the MPT Act 1963 and / or where payment of charges in advance is prescribed as a condition in the Scale of Rates.
- (7). For the purpose of calculating the dues, the unit by weight shall be 1 tonne or 1,000 kilograms, the unit by volume measurement shall be 1 cubic metre and the unit by capacity measurement for liquids in bulk shall be 1000 litres.
- (8). In calculating the gross weight or measurement by volume or capacity of any individual item, fractions upto and inclusive 0.5 shall be taken as 0.5 unit and fractions of above 0.5 shall be treated as one unit, except where otherwise specified.
- (9). All charges worked out shall be rounded off to the next higher rupee on the grand total of each bill.

- (10). No refund shall be made if the amount refundable is less than Rs.100. This limit of Rs.100 shall also be applied for supplementary claims for under charges.
- (11). In case of damages to crafts, equipments, tools and plants, the hirer shall deposit anticipated amount for all such charges for damages as assessed by the Port immediately on receipt of the demand, pending determination of the actual charges. In case of total loss, the hirer shall deposit the book value or market value of the crafts or appliances or properties of the Port whichever is higher. The port shall refund the cost of damage received from the insurance company on admittance of its claim to the hirer from whom the cost of damage of the equipment was recovered.
- (12). The rates prescribed in the Scale of Rates are ceiling levels; likewise, rebates and discounts are floor levels. The Port Trust may, if it so desires, charge lower rates and / or allow higher rebates and discounts. The Port Trust may also, if it so desires rationalise the prescribed conditionalities governing the application of rates prescribed in the Scale of Rates if such rationalisation gives relief to the user in rate per unit and the unit rates prescribed in the Scale of Rates do not exceed the ceiling levels. The Port Trust should, however, notify the public such lower rates and / or rationalisation of the conditionalities governing the application of such rates and continue to notify the public any further changes in such lower rates and / or in the conditionalities governing the application of such rates provided the new rates fixed shall not exceed the rates notified by the TAMP.
- (13). The rates in the SOR are applicable only to the services provided by the Port. The services offered by any other authorised service provider are not governed by these rates and conditions.
- (14). All goods landed within the limits of the Port shall be assessed on import application, and the fees shall be paid before the goods are removed.
- (15). All goods intended for shipment shall be assessed on export application and the fees shall be paid before the goods are shipped.
- (16). Transshipment shall mean transfer of cargo directly from one vessel to another vessel or landed from a vessel and subsequently shipped to another vessel for further discharge at other ports.
- (17). Lighterage shall mean transfer of cargo directly from one vessel to another vessel / craft / barge for further discharge at the same Port.
- (18). The users shall not be required to pay charges for delays beyond a reasonable level attributable to the VPT.

## SECTION - 2

### VESSEL RELATED CHARGES

#### 2.1. PORT DUES

SL. NO.	DESCRIPTION	UNIT	RATE PER GRT		Frequency of payment in respect of the same Vessel.
			Foreign-going vessel [in US \$]	Coastal vessel [in Rs]	
1.	IRON ORE AND PELLETS (MECH.)	GRT	0.178	4.75	The due is payable for each entry into the Port.
POL Vessels					
2.	(i). Vessel entering outer harbour	GRT	0.2633	7.05	- do -
	(ii). Vessel entering inner harbour	GRT	0.2187	5.85	- do -
3.	Residual category	GRT	0.251	6.70	- do -



Concession in port dues shall be extended to the following vessels:

Sl. No.	Description	Concession / Exemption
1.	Vessels entering the port in ballast and not carrying passengers.	25 %
2.	Vessels entering the port but not handling cargo or passengers	50 %
3.	(i). Any vessel of war belonging to any Foreign Prince or State (ii). Any vessel, which having left the Port, is compelled to re-enter by stress of weather or in consequence of having sustained any damage; (iii). Any vessel belonging to or in the service of Central Government, or State Government (iv). Any vessel leaving the port limits due to cyclone threat and re-enters	100%
4.	Vessel, which paid port dues and leaves the port limits with out taking port clearance for hatch cleaning, tank washing etc, before commencement of loading and re-enters	100%

**Notes:**

- (1). Port dues are to be levied only once for entry of a vessel, irrespective of any change of her Name / Agent(s) / Owner(s), during the stay in the port.
- (2). Any vessel entering the Port from outside the port limits shall be treated as fresh entry.
- (3). Port dues being an entry fee is to be realised as per the status of the vessel at the time of the entry.
- (4). For oil tankers with segregated ballast the reduced gross tonnage that is indicated in the "Remarks" column of its International Tonnage Certificate will be taken to be its gross tonnage for collection of Port dues

**2.2. PILOTAGE FEES**

Pilotage fee includes the services of Port's Pilot(s), towage including additional tugs, mooring and / or un-mooring charges. Pilotage fee is a composite fee and shall include one inward and one outward movement and shifting of vessels for "Port convenience".

**2.2.1. Schedule of Pilotage Fee for vessels:**

SL. NO.	DESCRIPTION	UNIT	RATE PER GRT	
			Foreign-going vessel (in US \$)	Coastal vessel (In Rs)
1.	IRON ORE AND PELLETS (Mech.)			
	(i). Vessels less than and equal to 40000 GRT		0.5517	14.75
	(ii) Vessels above 40000 GRT	GRT	US \$ 22068 + US \$ 0.4965 per GRT over 40,000 GRT	Rs.589878 + Rs.13.27 per GRT over 40000 GRT
2.	POL VESSELS			
	(2.1) Upto and inclusive of 10,000	GRT	0.2956	7.90
	(2.2) 10,001 to 30,000		0.3096	8.30
	(2.3) 30,001 and above		0.4455	11.90
	(2.4) Minimum charges payable		212.40	5677.00
3.	RESIDUAL CATEGORY			
	(3.1) Upto and inclusive of 10,000 GRT		0.3261	8.72
	(3.2) 10,001 to 30,000 GRT	GRT	0.3402	9.10
	(3.3) 30,001 and above GRT		0.4896	13.10
	(3.4) Minimum charges payable		468.45	12522.00
4.	In case of cold move 25% of pilotage charges shall be levied extra for each cold move.			

**2.2.2 Concession in Pilotage fees shall be extended to the following vessels**

DESCRIPTION		Concession
1.	For vessels shifted to roads due to exigencies of cyclone / flood / natural calamities, and brought back.	50%
2.	Movement without usage of Port tugs	55%
3.	Vessels availing one way pilotage services	50%

**Note:** The concessions in pilotage fee are applicable to the Minimum charges also.

**2.2.3. SHIFTING CHARGES****(i). Shifting Charges for POL vessels**

Sl. No.	Description	Unit	Foreign-going vessel US \$	Coastal vessel in Rs.
1.	For shifting of a vessel within the Inner Harbour or from Outer harbour to Inner harbour or Inner harbour to Outer harbour for what ever cause	Per Each shifting	426.36	11396.60
2.	For shifting of a vessel within the Outer harbour for what ever cause - Tankers upto 65000 DWT - Tankers from 65001 DWT to 1,15,000 DWT - Tankers above 1,15,001 DWT	Per Each shifting	639.54 1889.54 3139.54	17094.90 50507.40 83919.90

These charges include provision of required number of tugs.

**(ii). Shifting charges (other than POL)**

SL. NO.	DESCRIPTION	UNIT	RATE PER GRT	
			Foreign-going vessel (in US \$)	Coastal vessel (in Rs)
1.	Upto and inclusive of 10,000	Per GRT	0.1197	3.20
2.	10,001 to 30,000	Per GRT	0.135	3.60
3.	30,001 and above	Per GRT	0.200	5.35
4.	Vessels operated under harbour craft rules without usage of port tugs	Per GRT	NA	5.00

**2.2.4 General Notes relating to Pilotage / Shifting:**

- (1). Movement of a vessel within the same harbour or Inner harbour to Outer harbour or vice-versa is deemed as shifting.
- (2). No shifting charges shall be levied when shifting of a vessel is done for port convenience.
- (3). "Port convenience" is defined as below:  
"If a working cargo vessel at berth / mooring / Jetty is shifted / un-berthed for undertaking hydrographic survey work or for allotting a berth for dredging, for attending to repairs to berths, for maintenance and such other similar works whereby shifting/Pilotage is necessitated, such shifting/pilotage is deemed as SHIFTING/PILOTAGE FOR PORT CONVENIENCE". The shifting/Pilotage made to reposition such shifted vessel is also deemed as "SHIFTING/PILOTAGE FOR PORT CONVENIENCE".

- (4). For shifting/pilotage of any vessel for the convenience of / benefit of another vessel, the vessel benefited is liable to pay the shifting/pilotage charges for shifting and repositioning of the vessel shifted subject to a condition that the vessel to be berthed by shifting another vessel is informed in advance prior to its berthing about the additional liability of shifting charges:
- (5). 50% exemption in the applicable charges shall be extended for first shifting whenever the vessel shifts after lightening or for up topping.
- (6). When Tugs are not used for shifting, 55 % concession shall be given.
- (7). Where a movement of vessel aborted or had to be changed due to reasons like Tug failure, insufficiency of length, lack of proper fenders etc., for which the vessel is not at fault, no charge shall be levied for the unsuccessful operations involved till she occupies allotted berth/mooring.
- (8). If the status of the vessel is changed during its stay in the Port, from foreign run to coastal run or vice versa, then the consolidated pilotage should be divided into two equal halves (i.e., one for inward and the other for outward pilotage) which should be charged according to the status of the vessel prevailing at the time of taking place of relevant movement.
- (9). In case the vessel, after discharging cargo (es) shifts to anchorage for want of a suitable berth for continuation of unloading or if a vessel after loading cargo (es), shifts to anchorage for want of a suitable berth for continuation of loading then these movements shall be treated as 'shifting' and shifting charges shall be levied.
- (10). In case a tanker after completion of discharge/transhipment in the outer harbour is nominated as daughter tanker for receiving transhipment of crude oil, POL Products and if the operational requirement necessitates shifting of this tanker to the anchorage for re-berthing, the operation shall be treated as shifting only.
- (11). In case of a daughter tanker after receiving crude oil, POL products from mother tanker at outer harbour shifts to anchorage and re-enters the harbour for discharge or transhipment of crude oil, POL products such operation shall be treated as shifting only.
- (12). Similarly, in case a tanker after discharge/transhipment of part cargo (crude oil, POL products), shifted to anchorage and brought back to inner/outer harbour for transhipment/discharge operations, the same shall be treated as shiftings. The proposed provision is not applicable in case of tankers shifted to roads for poor performance/repairs.
- (13). During the course of hot movement, if a vessel fails to offer its full power for a duration not exceeding 5 minutes, it shall not be considered as cold move.

**2.2.5. Detention charges shall be levied, as under if a vessel is not ready to move within half an hour from boarding of the pilot.**

Sl. No.	Description	Foreign-going vessel (in US \$)	Coastal vessel (in Rs.)
1.	First half-an-hour for Inward/Outward movement	Free	Free
2.	For every subsequent half-an-hour or part thereof	380	10157.40
3.	Cancellation of movement of a vessel scheduled for Inward/Outward Movement - Charges to be levied in addition to the detention charges	1140	30472.20
4.	Fees for carriage of Pilot: Compensation per day if an outward-bound vessel carries away a pilot to sea.	150	4009.50

**Note:** In addition to the compensation prescribed at Sl. No. (4) above, the Master of the vessel shall be liable to bear the expenses of the Pilot and the cost of sending him back to this Port.

**2.3 BERTH HIRE:****2.3.1 Tariff**

SL NO	DESCRIPTION	RATE PER GRT PER HOUR OR PART THEREOF	
		Foreign-going vessel (in US \$)	Coastal vessel (in Re.)
1.	<b>IRON ORE AND PELLETS (Mech.)</b> Vessels of 70000 DWT and above	0.0029	0.08
	Vessels below 70000 DWT	0.0080	0.21
2.	<b>POL VESSELS</b>		
	- Upto and inclusive of 10000 GRT	0.0022	0.06
	- 10001 to 30000 GRT	0.00094 (subject to a minimum of US\$ 22)	0.02 (subject to a minimum of Rs.588.06)
	- 30001 and above	0.0016	0.04
3.	<b>RESIDUAL CATEGORY</b>		
	- <b>Crane berths</b>		
	- Upto and inclusive of 10000 GRT	0.0046	0.12
	- 10001 to 30000 GRT	0.00215 (subject to a minimum of US\$ 46)	0.057 (subject to a minimum of Rs.1229.60)
	- 30001 and above	0.0036	0.096
	- <b>Non-crane berths</b>		
	- upto and inclusive of 10000 GRT	0.0023	0.06
	- 10001 to 30000 GRT	0.00107 (subject to a minimum of US\$ 23)	0.03 (subject to a minimum of Rs.614.80)
	- 30001 and above GRT	0.0018	0.05
4.	For vessels [including Work Boats] operating in port waters under Visakhapatnam Harbour Craft rules.	NA	0.10
		<b>RATE IN RS. PER DAY PER VESSEL</b>	
5.	For vessels under construction at HSL Jetty/moorings	Upto 3 months 4 <sup>th</sup> Month onwards	Rs 600.00 Rs 500.00

**2.3.2. Concession in Berth Hire shall be extended in the following cases:**

Particulars	Concession
(a) Vessels berthed at any Hindustan Shipyard Jetty, Dredger lay by Jetty, or at any jetty or moorings in the port waters [except fishing harbour] or vessels berthed alongside another vessel already at berth / moorings / jetty.	For Iron ore/pellets (Mech.) and POL vessels = 50% of applicable berth hire. For residual category = 50% of non-crane berth hire

**2.3.3. Penalty****(1). For under performance**

- (i). Loading/Unloading norms to be achieved and the method of calculation of norms shall be decided by the Committee specially constituted for this purpose. This Committee would be under the Chairmanship of Dy. Chairman and comprises of three representatives from Trade i.e., one from each of Steamship, Stevedores and C&F Agents Association and two officials from the Port i.e., Traffic Manager and Deputy Conservator. A regular review of these norms and method of calculations shall be made by the Committee. Periods which are to be exempted for calculating the norms shall also be decided by the Committee.

- (ii). In case of under performance with reference to norms to be fixed by the Committee constituted for this purpose, the concerned party/parties as held responsible by the Committee shall pay penalty.
- (iii). In case of mechanical loading of Iron ore / pellets, when there is no loading on account of ship or shipper's failure due to reasons mentioned below, penalty will be levied on the concerned parties for idling periods.
  - (a). De-ballasting of water exceeding 6 hrs. (six hours)
  - (b). Hatches not ready for loading / lack of cleaning / lack of cargo etc.,
- (iv). Penalty shall be equivalent to applicable berth hire and shall be levied in addition to normal berth hire.

**(2). For Overstayal of vessel**

- (i). Penal berth hire equivalent to normal applicable berth hire shall be levied in addition to the berth hire charge for the period of overstayal of vessel for occupancy of the berth beyond the stipulated periods mentioned at (ii) below, provided there is a demand for the berth and a notice is served by the VPT or its authorised officials 10 hrs in advance of completion of discharge / shipment operations.
- (ii). Vessel shall be permitted to occupy the berth after completion of cargo operation without attracting penalty for period mentioned below: -
 

(a).	Any vessel, which requires "SECURING"	10 hrs
(b).	Food Grain vessels requiring fumigation and inerting	10 hrs
(c).	Vessels taking bunkers through barges.	08 hrs
(d).	Vessels taking water through barges.	12 hrs (From the time of placement of barges alongside vessel).
(e).	Vessels taking Water / Bunkers through source other than barges.	08 hrs
(f).	In all other cases	07 hrs

**2.3.4. General Notes relating to Berth hire:**

- (1). The time for the purpose of levy of berth hire shall be reckoned from the time the vessel occupies the berth till she vacates the berth.
- (2).
  - (i). There shall be a time limit beyond which berth hire shall not apply; the berth hire shall stop 4 hrs after the time of vessel signalling its readiness to sail.
  - (ii). The time limit of 4 hrs prescribed for cessation of berth hire shall exclude the ship's waiting time for want of favourable tidal condition or on account of inclement weather or due to absence of night navigation facilities.
  - (iii). The Master/Agent of the vessel shall signal readiness to sail only in accordance with favourable tidal and weather condition.
  - (iv). There shall be a penal berth hire equal to one day's berth hire charge for a false signal. "False signal" would be when a ship signals readiness and asks for a pilot in anticipation even when she is not ready for unberthing due to engine not being ready or cargo operation not completed or such other reasons attributable to the vessel. This excludes the signalling readiness when a ship is not able to sail due to unfavourable tide, lack of night navigation or adverse weather conditions".
- (3). No berth hire shall be levied for the period when the vessels idle at ore berths due to plant breakdown if it is continuous for one hour or more except on account of bad cargo.
- (4). In case Iron ore/pellet vessel berthed at OB1/OB2 could not commence loading due to working of earlier Iron ore/pellet vessel, then berth hire shall not be levied after 4 hrs of berthing the vessel till the commencement of

loading. However, this is not applicable if the vessel is berthed at the request of the trade for purposes other than loading.

(5). **Ousting Priority/Priority berth Hire:**

- (i). For providing the "ousting priority" to any vessel, a fee equivalent to berth hire for a single day (24 units of one hour each) or 100 % of the berth hire calculated for the total period of actual stay at the berth, whichever is higher, shall be levied.
- (ii). For "priority berthing" to any vessel, a fee equivalent to berth hire for a single day (24 units of one hour each) or 75 % of the berth hire, calculated for the total period of actual stay at the berth whichever is higher, shall be levied.
- (iii). If a vessel is shifted from the working berth to anchorage/Idle berth/mooring to accommodate ousting priority vessel and brought back to working berth subsequently, the shiftings/pilotage of such vessel shall be levied on the vessel enjoying ousting priority.
- (iv). Where a working berth is already vacant for want of a vessel and a vessel having priority / ousting priority is berthed at that vacant berth when there are no vessels waiting at roads for berthing prior to its arrival or when the vessels waiting at roads are not ready in all aspects (unreadiness of documents/lack of cargo/lack of ullage/hatch cleaning/ receivers or shippers not willing to work), it is not treated as priority berthing and in such cases no priority berthing charges will be levied.
- (v). The fee for according priority / ousting priority as indicated above shall be charged from all the vessels except the following categories:
  - (a). Vessels carrying cargo on account of Ministry of Defence.
  - (b). Defence vessels coming on goodwill visits.
  - (c). Vessels hired for the purpose of Antarctica expedition by Department of Ocean Development.
  - (d). Any other vessel for which special exemption has been granted by the Ministry of Shipping.
  - (e). Coastal vessels which will be accorded priority berthing.
  - (f). For vessels berthed as per Port's berthing policy without availing any specific priority.

- (6). Berth hire for the period of 1 hour in which the vessel changes its status can be charged on the basis of the status of the vessel at the beginning of the relevant block of 1 hour period.
- (7). No Berth hire shall be levied for the period the vessel is compelled to idle at berth for continuously for one hour or more due to non-availability/break down of all shore cranes/ port equipment and any other reasons including power failure attributable to the port.
- (8). Board may consider exemption/waiver of berth hire/roadstead charges for the period during which the vessel waits/remains idle at berth/jetty/mooring/anchorage due to reasons like strike by DLB/Port/Any category of Port workers.

**2.3.5 Roadstead charges:**

Roadstead charges as mentioned below are leviable for the vessels stay at roads with an exemption upto first 24 hours before berthing on her first arrival at the roads.

Description	Rate per GRT per hour or part thereof	
	Foreign going vessel (in US \$)	Coastal vessel (in Rs.)
First 24 hrs.	Free	Free
After 24 hrs. and upto 240 hrs.	0.000047	0.001
241 hrs. to 480 hrs.	0.00007	0.002
481 hrs. onwards	0.00070	0.019

**Notes:**

- (1). In case of iron ore and pellets vessels loaded through Mechanical system, no roadstead charges shall be levied at the time of initial entry.
- (2). No roadstead charges shall be levied on mother/daughter tanker meant for transhipment of POL at anchorage.

**SECTION - 3****CONSOLIDATED CHARGES FOR TRANSHIPMENT/LIGHTERAGE OF CRUDE OIL/POL PRODUCTS / DRY BULK CARGOES****3.1. Consolidated charges for transshipment/lighterage of Crude Oil and POL products in Outer Harbour.**

Sl. No.	Description	Unit	Rate (in Rs.)
1.	Consolidated Charges for Transshipment/lighterage Operation of Crude Oil from mother vessel	Per each call of mother vessel.	4.25 lakhs
2.	Consolidated Charges for Transshipment/lighterage Operations of POL Product from mother vessel.	Per each call of mother vessel.	3.50 lakhs
3.	Wharfage charges on Cargo transhipped/lighterage to daughter tanker and carried to other ports without discharging at this Port	Per KL	8.50
4.	The Daughter tankers shall pay charges as per notified rates		
5.	For any other specific services such as supply of water, launches, etc., charges shall be levied as applicable.		

**Notes:**

- (1). Crude Oil/POL products transhipped/lightened originally to daughter tanker and subsequently re-transhipped/lightened to another tanker in the same call, wharfage charges shall be levied at Rs.2.00 per KL for second and subsequent transshipment/lighterage operations.
- (2). Consolidated Charges shall include Port dues, Pilotage fee, Berth hire charges, Fire Float and wharfage charges @ Rs.2 per KL.
- (3). In case, a mother vessel tranships/lightens part cargo of Crude Oil/POL products to daughter tanker to carry to other ports and discharges part cargo in the Port or vice versa, the Mother vessel shall pay Port dues, Pilotage fees and Berth hire charges at notified rates prescribed in the VPT Scale of Rates instead of consolidated charges.  
  
The element of wharfage of Rs.2/- per KL built in consolidated charges is also payable by mother vessel for the quantity transhipped/lightened to daughter vessel.
- (4). In case mother vessel subsequently becomes daughter tanker, Port dues, pilotage fees, wharfage and berth hire charges shall be levied at the notified rates as applicable duly adjusting the consolidated charges originally collected.
- (5). A consolidate charge of Rs 27,000 shall be levied on Mother Tanker per each call towards preparation of fenders, shifting of fenders [Belonging to port/oil industry/ship owners] from anywhere in the port to alongside mother/daughter tanker and vice-versa, disconnection of fenders, fender hire charges and overtime towards staff. This charge is payable by mother vessel calling at the port for transshipment/lighterage operations within outer harbour.
- (6). The above consolidated charges shall be levied for transshipment/lighterage operation of crude oil/POL products carried out anywhere in the outer harbour.

**3.2 Tariff for transshipment/ lighterage of CRUDE/ POL Products at anchorage:**

Charges on mother tanker	3 cents per GRT
Charges on daughter tanker	Foreign vessel 3 cent per GRT Coastal vessel Rs. 1.50 per GRT
STS charges	Rs.20.00 per tonne on Cargo Transhipped/lightened from mother Tanker

**Notes:**

- (1). No further discount which is applicable to coastal vessel, shall be extended.
- (2). Mother tanker and daughter tankers are completely exempted from payment of roadstead charges.

- (3). If the daughter tanker after receiving cargo from the mother vessel at anchorage shifts to outer harbour for discharge and / or transshipment/lighterage operations, then the tanker shall pay Port charges as per the notified rates applicable for discharge and/or transshipment/lighterage operations. In such case the amount already collected for the operations at anchorage from the daughter tanker towards port charges as indicated above shall be adjusted against the notified rates.
- (4). For the tankers with segregated ballast, the reduced gross tonnage indicated in the 'Remarks' column of its International Tonnage Certificate will be taken to be the gross tonnage for collection of port dues.
- (5). The above rates are inclusive of charges for services like provision of one tug as stand-by by VPT, provision of 2<sup>nd</sup> tug to undertake towage of fender string to lighterage site from Port, inter ship and back to Port after completion of mother vessel, routine on-site fender maintenance between STS operation as per loading master's instructions and handling of flexible hoses for the STS operation. All other services other than mentioned above shall be charged as per rates prescribed in this Scale of Rates. Port fenders, subject to availability and suitability, shall be supplied at the rates prescribed in this Scale of Rates.
- (6). In case a daughter tanker after completion of transshipment/lighterage at anchorage shifts to outer harbour for transshipment/lighterage and / or discharge and again shifts to anchorage for receiving the cargo from the mother tanker, all such movements shall be treated as shifting only.

### 3.3 Tariff for transshipment / lighterage of Dry cargo at Inner Harbour / Outer Harbour:

- ❖ A rebate of 25% in Port dues, pilotage and berth hire shall be extended to both mother/daughter vessels/barges engaged in transshipment/lighterage of dry bulk cargo and carried to other ports.
- ❖ A wharfage of Rs.6 per tonne shall be levied on such transshipment / lighterage and carried to other ports. The said wharfage rate is not applicable on dry bulk cargo transhipped / lightened and carried to terminals of the BOT operators operating in the VPT.
- ❖ Lighterage/uttopping charges @ Rs.3 per tonne shall be levied in addition to wharfage for discharge/loading at other berths (excluding BOT berths).

## SECTION-4

### CARGO RELATED CHARGES

#### 4.1 Wharfage:

Item No.	Nomenclature	Unit	Foreign Rate (in Rs.)	Coastal Rate (in Rs.)
1.	Alcohol	Per Tonne	200.00	120.00
2.	Acetone	Per Tonne	165.00	99.00
3.	All types of Coal, Coke and Coal tar pitch	Per Tonne	26.00	15.60
4.	Alumina (bulk),	Per Tonne	30.00	18.00
5.	Aluminum, Alumina Sow Ingots, Alumina Billets and Alumina products	Per Tonne	22.00	13.20
6.	Asphalt/bitumen, Barytes, Feldspar, Chrome Ore,	Per Tonne	16.50	9.90
7.	Cement clinker (including cement)	Per Tonne	17.00	10.20
8.	Manganese Ore.	Per Tonne	9.90	5.95
9.	Ammonium Nitrate	Per Tonne	35.00	21.00
10.	Blast furnace slag, Bentonite, Dolomite chips and River sand,	Per Tonne	13.00	7.80
11.	Calcined petroleum coke	Per Tonne	30.00	18.00
12.	Caustic Soda	Per Tonne	25.00	15.00
13.	Cereals, food grains, Pulses and sugar	Per Tonne	22.00	13.20
14.	Charge chrome, Ferro Manganese, Ferro Silicon, Silicon Manganese, High carbon Ferrochrome, and other ores.	Per Tonne	38.00	22.80
15.	Other Chemicals	Ad valorem	0.44%	0.264%
16.	Crude oil, Petroleum Products (Except LPG)	Per K.L.	57.50	57.50
17.	Edible Oils	Per K.L.	16.00	9.60



Item No.	Nomenclature	Unit	Foreign Rate (in Rs.)	Coastal Rate (in Rs.)
18.	Electrical goods	Ad valorem	0.25%	0.15%
19.	Fertilizers (including MOP)	Per Tonne	27.50	16.50
20.	Granite Blocks & Marbles	Per Tonne	37.00	22.20
21.	Ilmenite sand	Per Tonne	11.50	6.90
22.	Iron Ore [Mech]	Per Tonne	95.00	95.00
23.	Iron Ore Pellets [Mech]	Per Tonne	97.00	97.00
24.	Iron Ore [Conv]	Per Tonne	13.50	13.50
25.	Iron Ore Pellets [Conv]	Per Tonne	15.50	15.50
26.	Limestone	Per Tonne	24.00	14.40
27.	Liquid Ammonia, Molten Sulphur, Rock phosphate and Sulphur,	Per Tonne	26.50	15.90
28.	LPG	Per Tonne	136.00	81.60
29.	Machinery	Ad valorem	0.13%	0.08%
30.	Molasses	Per Tonne	25.00	15.00
31.	All types of Oil Extractions like Soya, Rape seed etc.,	Per Tonne	11.00	6.60
32.	Phosphoric/Sulphuric acid	Per Tonne	37.00	22.20
33.	Pig iron	Per Tonne	28.00	16.80
34.	R.R. materials of all grades including			
	[a] Dead Burnt Magnesite [DBM]			
	[b] Fused Magnesite / Magnesia [FM]			
	[c] Bauxite/ Round kiln super grade / Round kiln Mid Iron			
	[d] Al/Mg/Alloyed powder			
	[e] Brick/Brick Grog			
	[f] Graphite	Per Tonne	30.00	18.00
	[g] Silicon Carbide			
	[h] Reframul			
	[i] Fused alumina			
	[j] Mullite			
	[k] Sea water magnesite			
35.	Steel Products - all varieties	Per Tonne	35.00	21.00
36.	Styrene Monomer	Per Tonne	55.00	33.00
37.	Thermal Coal	Per Tonne	15.00	15.00
38.	Timber Logs & Wood items	Per Cu.M.	20.00	12.00
39.	Marine products	Advalorem	0.010%	0.006%
40.	Bauxite (ore)	Per Tonne	23.00	13.80
41.	Unenumerated goods having FOB/CIF value upto and inclusive of Rs.1000/- per tonne	Per Tonne	10.00	6.00
42.	Unenumerated goods having value of more than Rs.1000/- per tonne.	Per Tonne	40.00	24.00
43.	Transshipment of break bulk cargo where wharfage is levied on advalorem basis:			
	a) Vessel to vessel directly	Per Tonne	150.00	90.00
	b) Landed from one vessel and subsequently shipped to another vessel	Per Tonne	187.50	112.50
44.	Wharfage charges of Rs 3500/- on materials for Oil exploration purposes carried per trip of the OSVs of the ONGC.			

**Notes:-**

- (1). Wharfage on container is payable separately once at the time of landing and again at the time of shipment.
- (2). Wharfage charges are leviable on goods entering the docks even if they are not shipped. However, for the excess cargo brought into docks for shipment but not shipped, no wharfage will be levied if the cargo is removed within 24 hours of shipment.
- (3). Ad valorem wharfage on imports shall be calculated on CIF value; on the exports on FOB value; and on coastal cargo on value specified in the bill of coastal goods. Customs bills of entry/shipping bill/bill of coastal goods shall be the main documents for assessing the value of cargo for wharfage purpose and where it is not available, the value will be determined based on Bill of Lading/invoice etc.

- (4). If the crafts landed / meant for shipment are piloted by port tugs, Pilotage as laid down in the scale of rates shall be levied in addition to the wharfage charges
- (5). Charges on packages containing articles of a miscellaneous character shall be levied based on the rate applicable for individual cargo items
- (6). Before classifying any cargo as 'un enumerated goods' the relevant Customs classification shall be referred to find out whether the cargo can be classified under any of the specific categories mentioned in the Schedule given above.
- (7). A rebate of 20% shall be extended on the cargoes imported by Voluntary organizations like CARE, ALIMCO, CRS, WFP, etc. against certification by the appropriate Government Authority of Central/State Government.
- (8). A rebate of 25% shall be extended on the project consignment.
- (9). The components of Wharfage of Iron Ore/Pellets [Mechanical Handling] prescribed at item no. 22 and 23 above are as follows: -

Commodity	Wharfage	Handling	Haulage, Tippling & Stacking
Iron Ore	26.20	36.50	32.30
Iron Ore Pellets	28.20	36.50	32.30

#### 4.2. Wharfage on container and Containerised cargo Handled at docks other than VCTPL

Sl. No.	Description	Rate per container (in Rs.)		
		Upto 20' In length	Above 20' And upto 40' in length	Above 40' in length.
1.	Wharfage on container	15	23	30
2.	Wharfage on containerised cargo (irrespective of nature of cargo) when no stuffing/destuffing is done inside the Port premises	425	638	850
3.	Wharfage on containerised cargo when cargo is stuffed/de-stuffed for shipment/delivery inside the Port premises.	Wharfage as per classification under Section 4.1 of the Scale of rates		

#### Note:

- (1). No Wharfage shall be levied on container and containerised cargo Handled at VCTPL but Stuffed / De-stuffed in the Docks of VPT.

#### 4.3. Wharfage charges for specified cases.

In the following specified cases wharfage charges shall be levied as specified in Section 4.1. :

- (1). On crafts carried on board the vessel.
- (2). On goods abandoned.
- (3). On the manifested description of package whether they are landed empty or partly empty.

#### 4.4. Wharfage charges on goods from vessels in distress.

Item No.	Description	Charges Payable
1.	Cargo of other Ports landed from vessels in distress.	As specified in Section 4.1.
2.	Cargo that already paid export wharfage at Visakhapatnam but has not been carried to destination.	No Wharfage
3.	Cargo of other Ports reshipped without having left the Port's premises.	No wharfage at the time of shipment.

#### 4.5. Goods free of wharfage

The following goods shall be free of wharfage:

- (1). Fodder accompanying live stock and not manifested as cargo.

- (2). Postal articles.
- (3). Bonafide ship's dunnage fittings, ships' stores, ship's provisions, ship spares and unmanifested dunnage for the use of ships.
- (4). Ship's sweepings provided that the entire cargo is landed at the Port and satisfactory proof is produced to the effect that the sweepings formed part of the consignment for which wharfage charges have been paid.
- (5). Sweepings collected from the wharf, sheds, warehouses, rented plots etc.
- (6). Cargo not manifested for transshipment but merely transferred from one hatch to another of the same vessel or landed and reshipped to the same vessel. Handling charges if incurred and demurrage charges as applicable, however, shall be levied.
- (7). Bonafide passengers' luggage, Seamen's baggage and personal effects accompanying them.
- (8). Diplomatic mail.
- (9). Ice used for packing material.
- (10). Personal baggage, horses and carriage and other military equipment accompanying Military Personnel moving on duty embarking in or disembarking from vessels and the animals meant for providing food to such personnel.
- (11). Sand ballast.
- (12). Survey rejections
- (13). Passengers Disembarked / Embarked

#### 4.6 DEMURRAGE CHARGES / STORAGE CHARGES

##### 4.6.1 Free storage period in the transit accommodation

Sl.No.	Description	Free period
1.	Import Cargo (i). Import cargo (ii). Project cargo	3 days 10 days
2.	Export cargo	30 days
3.	Goods landed for transshipment	10 days

#### Notes:

- (1). Free period prescribed above excludes Customs notified holidays and Port's non-working days.
- (2). **Imports**
  - (i). Free period for import cargo shall be reckoned from the day following the day of completion of final discharge from the vessel.
  - (ii). Free period for containerised cargo shall commence from the day following the day of de-stuffing.
  - (iii). In case of salvaged goods, free period shall commence from the day following the day of salvage.
  - (iv). Where goods are landed by the vessel into lighters, barges or other floating crafts, free days shall be calculated from the day of complete discharge of the goods from the lighters, barges or other floating craft, on the wharf or jetty.
  - (v). In cases where de-stuffing of loaded container being not effected within 7 days from the last day of landing of the containers, demurrage charges shall be levied on the cargo inside the containers and recovered from the Steamer Agents, at the usual rates leviable on import cargo upto and inclusive of the day of de-stuffing after expiry of 7 days free period besides the storage charges, leviable on containers.
- (3). **Export:**  
Free period for export cargo shall commence from the actual date of the receipt of the goods in the Port premises.
- (4). No free days shall be allowed on goods brought into Port premises and removed from there without shipment. No demurrage shall be levied for the goods brought in during the course of shipment and removed within 24 hours of shipment.
- (5). In case of goods landed for transshipment the free storage period of 10 days in transit shall be counted from the last day of discharge of cargo excluding Customs notified holidays and port's non-working days.

**4.6.2. Demurrage charge on Export/Import cargo:**

Item No.	Description	Charges payable
1.	For the first six days after the expiry of free period	Rs.18.00 per tonne/Cu.meter or part thereof for every three days or part thereof.
2.	For the next six days	Rs.36.00 per tonne/Cu. Meter or part thereof for every three days or part thereof.
3.	Thereafter	Rs.18.00 per tonne/Cu. Meter or part thereof for every day or part thereof.

**Notes:**

- (1). In case of goods for which wharfage charges are collected on 'ad valorem' basis, demurrage shall be levied on 'per tonne' basis. In all other cases demurrage shall be levied on 'per tonne' basis or 'per cubic metre' basis as the case may be based on the wharfage charges collected.
- (2). For goods lying in Open space / Area 50% of charges mentioned above shall be levied.
- (3). If operational area is leased on rental to users, demurrages on cargo stored therein shall not be levied again.
- (4). **Demurrage on goods detained:**  
The following periods shall be excluded from the calculation of any period for which free storage is allowed under this Rule viz.:
  - (i). Any period during which goods are detained by the Port Health Officer before being destroyed.
  - (ii). Periods during which the goods are detained by the Commissioner of Customs for the purpose of special examination involving analytical or technical test other than the ordinary process of appraisement and certified by the Commissioner of Customs to be not attributable to any fault or negligence on the part of the Importers/Exporters;
  - (iii). Where goods are detained by the Commissioner of Customs on account of Import / Export Control formalities and certified by the Commissioner of Customs to be not attributable to any fault or negligence on the part of the Importer/Exporter, for such period of detention under 4 (i) and (ii), the demurrage charges shall be recovered as under:
 

First 45 days	:	Free.
46 days to 90 days	:	50% of actual demurrage charges
Beyond 90 days	:	100% of actual demurrage charges

Actual demurrage charges at full rate shall be worked out as per Scale of Rates at the appropriate slab as applicable after 45 days and the concessional rate mentioned above shall be applied thereon on the full demurrage charges leviable.

The first 45 days shall be reckoned with as follows:

    - (a). First 45 days after expiry of free days if cargo is detained by the Customs before expiry of free days; and,
    - (b). First 45 days from the date of detention if cargo is detained by the Customs after accrual of demurrage charges.

The detention certificate for availing the above concession shall be submitted within a period of six months from the date of clearance of goods.
- (5). Demurrage on the containerised cargo while lying in the transit area after release from the container (imports), shall be charged on the cargo released from the Container as per usual demurrage charges leviable on Import Cargo after expiry of the free period.
- (6). **Demurrage on cargoes not removed from the wharf**  
Demurrage shall be levied on cargoes not removed from the general cargo berth in outer harbour after completion of discharge from a vessel / shipment to a vessel.
  - (i). First five hours Free
  - (ii). 6<sup>th</sup> to 10<sup>th</sup> hour Rs.5,000 per hour or part thereof

- (iii). 11<sup>th</sup> to 15<sup>th</sup> hour Rs.10,000 per hour  
 (iv). 16<sup>th</sup> hour onwards Rs.25,000 per hour or part thereof  
 Port reserves the right to shift the cargo at the cost of receiver/shipper.

- (7). Demurrage shall not accrue for the period during which the port is not in a position to effect delivery of import cargo or shipment of export cargo when requested by the user.

#### 4.6.3. Storage charges on containers

Particulars	Rate per container per day or part thereof			
	Foreign-going (in US \$)		Coastal (in Rs.)	
	20'	40'	20'	40'
Storage charges on laden and empty container	0.14	0.28	6.25	12.50

#### Notes:

- (1). Free period of 1 day shall be allowed on import / export containers whether empty or laden. For the purpose of calculation of free period Custom's notified holidays and port's non-working days shall be excluded.
- (2). Free storage period for import containers shall commence from the day after the day of landing of the container. For export container, the free period shall commence from the time the container enters the terminal.
- (3). The storage charges on abandoned FCL containers/shipper owned containers shall be levied upto the date of receipt of intimation of abandonment in writing or 75 days from the day of landing of the container, whichever is earlier subject to the following condition:
  - (i). The consignee can issue a letter of abandonment at any time.
  - (ii). If the consignee chooses not to issue such letter of abandonment, the container Agent/MLO can also issue abandonment letter subject to the condition that, - the Line shall resume custody of container along with cargo and either take back it or remove it from the port premises; and the line shall pay all port charges accrued on the cargo and container before assuming custody of the container.
  - (iii). The container Agent /MLO shall observe the necessary formalities and bear the cost of transportation and de-stuffing. In case of their failure to take such action within the stipulated period, the storage charge on container shall be continued to be levied till such time all necessary actions are taken by the shipping lines for de-stuffing the cargo.
  - (iv). Where the container is seized/confiscated by the Custom Authorities and the same cannot be de-stuffed within the prescribed time limit of 75 days, the storage charges will cease to apply from the day the Custom order release of the cargo subject to lines observing the necessary formalities and bearing the cost of transportation and de-stuffing. Otherwise, seized/confiscated containers should be removed by the line/consignee from the port premises to the Customs bonded area and in that case the storage charge shall cease to apply from the day of such removal.
- (4). If operational area is leased on rental to users, storage charges on container shall not be levied.
- (5). Storage charge shall not accrue for the period during which the VPT cannot effect delivery of import container or shipment of export container when requested by the user.

#### 4.7.1. Charges for handling cargo (labour charges):

The handling charges prescribed herein below shall be levied for the following cargo items in addition to levy of wharfage:

- (i). Feldspar and Chromo Ore (export)
- (ii). Manganese ore
- (iii). High carbon Ferro chrome, Ferro Manganese, Charge Chrome, Ferro silicon, Silicon Manganese and other ores (export bulk)

- (iv). Iron Ore (Manual export)
- (v). Pig Iron (export)
- (vi). Machinery (import)
- (vii). Timber logs & wood items (import)
- (viii). All varieties of refractory raw materials in bags / cases (import) and General cargo and bagged cargo (imports)

Item No.	Description	Unit	Rate (in Rs.)
1.	Packages/Bags weighing upto and including 1 tonne.	1000 Kgs.	36.00
2.	Packages weighing over 1 tonne and upto and inclusive of 3 tonnes.	1000 Kgs.	40.00
3.	Packages weighing over 3 tonnes.	1000 Kgs.	45.00
4.	Cranes used for conveying import cargo from Barge to the Quay when Port provides a Crane.	1000 Kgs.	3.50
5.	Labour handling charges in barges/lighters supplied for import Cargo.	1000 Kgs.	10.00
6.	For shifting of container from one place to another within the Dock Area.	Per Container per each shifting (Load or Empty)	161.00

**Notes:**

- (1). The handling charges specified for Item Nos. 1, 2 and 3 are inclusive of equipment hire charges.
- (2). (i). In case the trailers are supplied by the steamer agents/receivers or his agents (wherever required) for transportation of timber logs or any other general cargo excluding containers from wharf to transit area, a rebate of 20% shall be given as per the rates specified at item Nos. 1, 2 & 3 of Schedule 4.7.1.
- (ii). In case the operation necessitates the deployment of only shore handling equipment and in the event of supply of this equipment by the steamer agents/receivers or his agents (wherever required) for transportation of timber logs or any other general cargo excluding containers from wharf to transit area, a rebate of 20% shall be given as per the rates specified at items Nos. 1, 2 & 3 of Schedule 4.7.1.
- (iii). In case both trailers as well as handling equipment for handling and transportation of import General Cargo including timber logs but excluding containers are supplied by the steamer agents/ receivers or his agents (wherever required), a rebate of 50% shall be given on the rates specified on item Nos. 1, 2 & 3 of Schedule 4.7.1.

**4.7.2. Handling charges for containers either for import or export**

20' container		40' container		More than 40' container	
Loaded (in Rs.)	Empty (in Rs.)	Loaded (in Rs.)	Empty (in Rs.)	Loaded (in Rs.)	Empty (in Rs.)
160	120	320	240	360	275

**4.7.3. Cargo temporarily landed and reshipped by the same vessel:**

Description	Unit	Rate (in Rs.)
When handled by Port Labour	Per 1000 Kgs.	Rs. 16.10 Ps

**General Notes to Schedules 4.7.1, 4.7.2. and 4.7.3.**

- (1). No charges shall be levied for incidental movements in handling of containers.
- (2). Extra charges shall be levied for the equipment supplied as applicable.
- (3). In case of handling coastal cargo eligible for concessional tariff and for coastal containers involving ship-shore transfer from /quay to/ from storage yard, 60% of the rates prescribed in the above Schedules will be levied.
- (4). The Port does not assume custody of the Export Cargo.

- (5). The Port lands import cargo, assumes custody of it, conveys to transit space and sorts for delivery all import cargo including cargo discharged into lighters, except cargo in bulk, live animals not in crates and other cargo for which overside delivery direct from ship is permitted in special cases by the Port and the Customs Authorities.
- (6). In case of temporarily landed cargo handled by Port, these charges cover unslinging, tallying, carrying, sorting in transit sheds or spaces.
- (7). In case of cargo temporarily landed on the quay or into lighters either from a vessel berthed at Quay berth or from a vessel berthed in the moorings, cargo shall lie at the expenses, risk and responsibility of the ship.
- (8). The charges specified at item No.4 in Section 4.7.1. will not apply for lifts each weighing 5 tonnes and above.
- (9). The charges for shifting of containers either empty or laden shall be payable by ship owner/steamer agent. The tractor-cum-trailer for transporting container shall be supplied by the Ship Owner/Steamer Agent concerned.

### **SECTION - 5**

#### **CHARGES FOR HIRE OF CRAFT/ EQUIPMENT**

#### **5.1. Floating Crane charges:**

##### **5.1.1. 150 ton Floating Crane:**

Item No.	Weight of package or nature of charge	Unit	Rate (in Rs.)	(Rate in Rs.) For second operation
1.	Upto 50 tonnes.	Per hr. or part thereof.	2001 per hour or part thereof subject to a minimum Rs.4002/-	1000.50 per hour or part thereof subject to a minimum of Rs. 2001/-
2.	Over 50 tonnes but not exceeding 60 tonnes.	Per tonne or part thereof.	862.50	431.25
3.	Over 60 tonnes.	-do-	1150.00	575.00
4.	When the crane is requisitioned but not utilised and the requisition is not cancelled by giving 2 hrs. clear notice during the port's ordinary working hours.	Per requisition.	3990.50	--
5.	For detention if the crane is kept idle owing to the lift or lifts not being ready for slinging.	per hr. or part thereof.	1995.25	--
6.	Penalty for violation of the rule i.e. only one lift at a time shall be slung for discharge or loading.	Per violation.	1426.00	--
7.	Additional charges for use of crane deck as a barge.	per loaded trip.	2990.00	--
8.	For use of the crane for purpose other than routine landing shipment, and delivery of cargo.	per hr. or part thereof.	12937.50	--
9.	Placing/removal of equipment on Board the vessel for working in the hatches (only for cargo handling)	- do -	1150.00	--
10.	For use of the crane for purpose of lifting sunken trawlers of FH	Per hour or part thereof	3500.00	--

**5.1.2. 60 TON FLOATING CRANE:**

Item No.	Weight of each package or nature of charge	Unit	Rate (in Rs.)	(Rate in Rs.) For second operation
1.	Upto 50 tonnes	Per hour or part thereof.	2001 per hour or part thereof subject to a minimum Rs.4002/-	1000.50 per hour or part thereof subject to a minimum of Rs.2001/-
2.	Over 50 tonnes but not exceeding 60 tonnes.	Per tonne or part thereof.	862.50	431.25
3.	When the crane is requisitioned but not utilised and the requisition is not cancelled by giving 2 hrs. clear notice during the Port's ordinary working hours.	Per requisition.	3990.50	--
4.	For detention, if the crane is kept idle owing to the lift or lifts not being ready for slinging.	Per hour or part thereof.	1995.25	--
5.	Penalty for violation of the rule i.e. only one lift at a time shall be slung for discharge or loading.	Per violation.	575.00	--
6.	Additional charges for use of crane deck as a barge.	Per loaded trip.	2990.00	--
7.	Per use of the crane for purposes other than routine landing/ shipments and delivery of cargo.	Per hour or part thereof.	5692.50	--

**Notes:**

- (1). The charge prescribed above includes the charges for haulage and mooring of the crane.
- (2). When requisitioned, full charges shall have to be paid whether the crane is utilised or not, unless 2 hours clear notice is given cancelling the requisition.
- (3). Only one lift at a time shall be slung for discharge or loading. But when two or more lifts made up into one slung are discharged or loaded by the crane, then the crane charges are recoverable at the rate applicable to the total weight of such a lift. In addition, a penalty shall be levied at the above rates.
- (4). Separate requisitions shall be given for usage of Crane deck as a Barge. The crane deck charges shall be levied from the time of requisition till the time of cancellation of the same. The crane deck, however, will not be supplied exclusively for use as a barge.
- (5). The hire charges will commence from the time the floating crane is made available to the hirer till it is delivered back to the port authorities. The Floating crane is said to be made available as soon as she commences moving for the purpose of hire till she returns to the base. The waiting period if any for getting the Tugs shall be excluded from the hire period.
- (6). Transshipment or same bottom cargo or ship's gear removed to a workshop for repairs when discharged by a heavy lift crane for subsequent relifting, charges therefor will be levied separately at the above rates for the first operation of discharge from the vessel and at half the above rates for the subsequent operation of relifting from the wharf and putting it on board the ship.
- (7). For the purpose of working out the detention period, 15 minutes grace period will be allowed in order to cover trivial delays in making the lifts ready, irrespective of whether two or more lifts are handled consecutively. Such detention will count till the lift is handled.
- (8). An amount of Rs 100.00 per hour or part thereof towards staff overtime charges for floating operations will be levied, whenever the staff deployed on overtime.



**5.2. TOWAGE CHARGES:****5.2.1. TOWAGE CHARGES (within port limits):**

Item No.	Description	Unit	Rate	
			Foreign-going vessel (in US \$)	Coastal vessel (in Rs.)
1	Tug upto 30 Tonne BP	Per hour or part thereof [Subject to minimum of two hours]	284.12	7594.50
2	Tug beyond 30 Tonne BP		568.25	15189.30

**Notes:**

- (1). The tug hire charges will be calculated from the time the tug leaves the port jetties to the time it returns to jetties.
- (2). Tugs for stand-by arrangements at the requisition of the party shall be charged @ 70% of rates prescribed in the above schedule.
- (3). The towage charges prescribed in this schedule are for hire of tugs other than for pilotage and shifting operation.

**5.3. MOORING BOAT WITH GANG / PILOT LAUNCH HIRE/PILOT FEE**

Item No.	Description	Unit	Rate(in Rs.)
1	Mooring boat with gang.	For first 4 hours or part thereof.	361.10
		For every additional hour or part thereof.	135.70
2	Pilot launch	Per movement	2034.00
3	Pilot fees	Per head per movement	900.00

**5.4. Rates for the services of Pilot and Pilot launches provided for shifting of barges, etc., from dredging in the Inner Harbour to dumping ground.**

Item No.	Description	Rate per movement (in Rs)
1.	Hire charges for Pilot launch for movement of loaded barge from Inner Harbour to designated area (OH)	2034.00
2.	Hire charges for Pilot launch for completion of movement of empty barge to designated dredging area in the Inner Harbour	2034.00

**5.5. Electrical crane charges (for other usage viz. cargo handling from / to barges, non-cargo operations) when not recovered under berth hire**

Item No.	Description	Unit	Rate (in Rs.)	Minimum Charges (in Rs.)
1.	10 tonnes Electrical quay crane	Per hour or part thereof.	414.00	828.00
2.	15 tonnes Electrical quay crane	Per hour or part thereof.	2800.00	5600.00
3.	20 tonnes Electrical quay crane	Per hour or part thereof.	3150.00	6300.00

**Notes:**

- (1). These charges cover only the charges for working of the cranes. Slings and unslings and moving the loads within the reach of the crane shall be the responsibility of the hirer.
- (2). For the purpose of calculation of these charges, intermittent break down of the equipment on account of the port are excluded.

1716 95/06-24

**5.6. Mobile crane charges:**

Item No.	Description	Unit	Rate (in Rs.)	Minimum Charges (in Rs.)
1.	Mobile crane (capacity upto 45 tonnes)	Per hour or part thereof	488.75	977.50
2.	Mobile crane (capacity-75 tonnes)	Per hour or part thereof	1207.50	2415.00

**5.7. Fork lift truck / top lift carrier charges:**

Item No.	Description	Unit	Rate (in Rs.)
1.	Forklift trucks up to and inclusive of 5000 kgs.	Per shift of eight hours or part thereof.	2172.00
2.	10 Ton and 12 ton diesel forklift truck	Per shift of eight hours or part thereof.	5000.00

**SECTION - 6****CHARGES FOR LICENCE (STORAGE) FEE**

Item No.	Description	Unit	Rate (in Rs.)	Penal Rate (in Rs.)
1.	License fee for sheds: Transit sheds and storage sheds, warehouses and all covered spaces including warehouse behind G.C.B.	Per 100 sq.mtrs.	1115.85 per week or part thereof	2231.70
2.	License fee for Open Space	Per 100 Sq.mtrs.	115.35 for first week or part thereof and Rs.90.55 for next week or part thereof and onwards.	181.10
3.	License fee for 1 <sup>st</sup> Floor of T-2 Shed	Per 100 sq.mtrs.	625.00 per week or part thereof	1250.00

**Note:**

- (1). Applications for allotment/renewal of storage spaces shall be made in advance and charges shall be paid in advance. However, if there is a delay in receipt of the application or payment of port charges for renewals, the same shall be condoned for a maximum period of one week and interest will be levied for the belated payment. Occupations without valid license are treated as unauthorized occupations and charges at double the rates are levied.

**SECTION - 7****CHARGES FOR OTHER SERVICES****7.1. CHARGES FOR SUPPLY OF WATER TO VESSELS:**

Item No.	Description	Unit	Foreign-going vessel (in US \$)	Coastal vessel (in Rs.)
1.	Supply of water to vessels at Shore.	Per 1000 Ltrs. or part thereof	3.241 (Subject to a minimum of US \$ 16.205)	86.65 (Subject to a minimum of Rs.433.15)
2.	Supply of water to vessels by Barge.	Per 1000 Ltrs. or part thereof	4.182 (Subject to a minimum of US \$ 20.912)	111.80 (Subject to a minimum of Rs.559.00)

**Notes:**

- (1). The trade is permitted to make their own arrangements for supply of water for vessels at berths in the northern arm (EQ.1 to EQ.4, WQ.1 to WQ.3).
- (2). Service charges equivalent to 50% of the charges prescribed for supply of water will be levied on the water requisitioned and not taken by the vessel provided the quantity not taken is more than 10% of the quantity requisitioned by the vessel. The charges for supply of water at mooring will include the services of water barges and hoses.

**7.2. Fire float charges:**

Item No	Description	Unit	Rate (in Rs)	Minimum Charges (in Rs)
1.	For salvage and other purposes.	Per hour	693.56	2080.70
2	For stand by duties.	Per hour	347.05	1387.00

**7.3. Fire tender charges:**

Item	Description	Unit	Rate (in Rs.)
1.	Fire Tender (All types of fire tenders)	Per hour	600.00

**Notes:**

- (1). No charges will be levied for fighting fires in ships lying in the port limits
- (2). These charges are inclusive staff charges and their overtime.

**7.4. Tractor pump**

Item	Description	Unit	Rate (in Rs.)
1.	For all types of Pumps	Per hour	300.00

**7.5. Miscellaneous charges:**

Item	Description	Unit	Rate (in Rs.)
1.	Yokohama fenders	Per day or part thereof	1064.00
2.	Pollution control charges including sprinkling and sweeping [Except cargoes handled by mechanical system i.e. Iron Ore, Pellets, Aluminium & cargoes at Fertiliser berth]		
	For Dry bulk	Per Tonne or part thereof	1.50
	For Break Bulk	Per Tonne or part thereof	0.50
3.	60 Ton Road Weighbridge		
	Per Truck [Loaded or Empty]		11.50
	Per Tractor [ Empty]		11.50
	Per Tractor [ Loaded]		23.00
4.	Shifting of fenders	Per shifting	10,000.00
5.	Levy on Bunkers supplied through bunker Barges / Vessels	Per K.L	6.00
6.	Duplicate copy of bills	Each copy	50.00
7.	Certificate of payment / weighment	Each certificate	50.00
8.	Amendment copy	Each amendment	50.00
9.	Scale of rates	Each Floppy / Compact Disk/ Hard copy	100.00
10.	Supply of Berthing Programme		
	Without postage at TM's office	Per copy per year	1000.00
	With postage	Per copy per year	3000.00
	Additional copy	Per copy per year	250.00

**7.6. Dry docking charges:****7.6.1. For use of dry dock at Visakhapatnam inner harbour:**

Item	Description	Unit	Rate in Rs.
1.	On the 1st day	Per day	27,009.25
2.	From 2nd to 14th day inclusive.	-do-	22,022.95
3.	From fifteenth day and after.	-do-	33,034.45

**Notes:**

- (1). The above charges include the shipwright and pumping charges but do not include charges for the supply of fresh water, cranes, electric lights and other facilities.
- (2). Time is reckoned from the moment any part of the vessel passes the gate line when entering to the moment the whole vessel is clear of the gate line or leaving the dock.
- (3). Day means a period of 24 hours or part thereof calculated from the time fixed in Note.2.
- (4). The VPT may at its discretion permit the use of the Dry Dock for more than one vessel at the same time. On such occasions, the Dock charges of a vessel, which has completed her repairs earlier than the other vessel or vessels, and whose undocking is delayed, due to the non-completion of the repair to the latter, will be levied upto the end of the day on which the work on that vessel is completed. The time between the completion of work on a particular vessel and the final undocking of all the vessels will be treated as 'Dies-non'.
- (5). When the Dock is used simultaneously by two or more crafts belonging to Private parties or to the other Departments of Government or belonging to the Port the total charges may be charged proportionately, the proportion being decided by the VPT on the basis of floor area occupied subject to a limit of not less than half the charges prescribed for each vessel. The decision of the VPT in the apportionment of charges shall be final.

**7.6.2. VISAKHAPATNAM FISHING HARBOUR:****7.6.2.1. Consolidated charges for mechanised fishing boats/Trawlers (Mini & Big)**

Sl.No.	Particulars	Unit	Frequency of Payment	Rate per month (in rupees)
1.	Mechanised Fishing Boat	Per Boat	Per Calender month	200.00
2.	Fishing Trawler [Mini] Upto 14 NRT	Per Trawler	Per Calender month	1500.00
3.	Fishing Trawlers [Big] Above 14 NRT	Per Trawler	Per Calender month	3000.00

**Notes:**

- (1). The above consolidated charges are inclusive of Port dues, Berth hire and Wharfage.
- (2). The consolidated charges are collected irrespective of stayal of days at Fishing harbour during the calendar month.
- (3). For Government Survey/ Training Vessels i.e. CIFNET,FSI & CIFT involved/deployed for scientific survey of marine resources and training operations the Berth hire as specified below is applicable and no Port dues and Wharfage charges are charged on the three Government Survey/Training vessels.

Sl.No.	Particulars	Unit	Berth Hire per day (in Rs.)
1.	Fishing Trawler [Mini] Upto 14 NRT	Per day or part thereof per Trawler	67.64
2.	Fishing Trawlers [Big] Above 14 NRT	Per day or part thereof per Trawler	101.57

**7.6.2.2. Schedule of pilotage fees:**

If mechanised fishing boats / fishing trawlers (Mini or Big) require the services of port's pilot for towing, then a consolidated pilotage fees of US\$ 472.50 for foreign-going vessel and Rs.12629.90 for coastal vessels shall be levied.

**7.6.2.3. Schedule of shifting charges for fishing trawlers (mini or big) with the usage of tug:**

Sl.No.	Particulars	Unit	For Foreign going vessels (In US \$)	For Coastal vessels (In Rs.)
1.	Fishing Trawler [Mini] Upto 14 NRT	For each operation	4.75	126.95
2.	Fishing Trawlers [Big] Above 14 NRT	For each operation	13.30	355.50

**General Notes relating to shifting charges:**

- (1). "Shifting" shall mean movement of Fishing trawlers [Min or Big] within the same harbour or from inner harbour to outer harbour or vice versa.
- (2). Shifting charges includes charges for mooring and unmooring operations with use of tugs.

**7.6.2.4. Slipping In and slipping out charges of the mechanised fishing boats / fishing trawlers (mini and big)**

Sl.No.	Particulars	Rate [In Rs.] For both operations
1.	Mechanised fishing boat	2,800.00
2.	Fishing Trawler [Mini] Upto 14 NRT	11,000.00
3.	Fishing Trawlers [Big] Above 14 NRT	28,000.00

**7.6.2.5. Slipway repair berth hire charges for slipway complex including approach jetties to slipway complex and fishing harbour dry dock**

Sl.No.	Particulars	Rate per day [in Rupees]
1.	Mechanised fishing boat	(i) For 1 <sup>st</sup> Day : Rs. 300.00 (ii) From 2 <sup>nd</sup> Day onwards : Rs. 150.00
2.	Fishing Trawler [Mini] Upto 14 NRT	550.00
3.	Fishing Trawlers [Big] Above 14 NRT	1200.00

**Note:**

- (1). The charges for all types of services at slipway complex shall be deposited in advance.

**7.6.2.6. Docking and undocking charges for dry dock at fisheries harbour**

Docking and undocking charges for both operations Rs.44,000/- per day

**7.6.2.7. Dry docking charges for dry dock at fishing harbour.**

(i).	For first day	Rs.16,000/- per day
(ii).	From 2 <sup>nd</sup> day to 10 <sup>th</sup> day	Rs.13,000/- per day
(iii).	From 11 <sup>th</sup> day to 20 <sup>th</sup> day	Rs.16,000/- per day
(iv).	From 21 <sup>st</sup> day to 30 <sup>th</sup> day	Rs.26,000/- per day
(v).	From 31 <sup>st</sup> day to 37 <sup>th</sup> day	Rs.46,000/- per day
(vi).	From 38 <sup>th</sup> day to 44 <sup>th</sup> day	Rs.56,000/- per day
(vii).	From 45 <sup>th</sup> day to 51 <sup>st</sup> day	Rs.66,000/- per day
(viii).	From 52 <sup>nd</sup> day to 58 <sup>th</sup> day	Rs.76,000/- per day
(ix).	From 59 <sup>th</sup> day onwards	Rs.86,000/- per day

**Notes:**

- (1). The above rates as at 7.6.2.6 and 7.6.2.7 are applicable for trawlers of 125 tonnes and more capacity.

- (2). Trawlers of less than 125 tons. capacity are to be charged at a consolidated amount of Rs.50,000/- plus actual charges of slipway as at item 7.6.2.4 & 7.6.2.5 for the trawlers less than 125 ton capacity using dry dock.
- (3). The rates are applicable to each trawler irrespective of the number of trawlers in the dry dock.
- (4). The above rates at 7.6.2.4 to 7.6.2.7 will become double in respect of vessels other than fishing vessels i.e. Mechanised fishing boats and Fishing Trawlers.

**7.6.2.8. Levy on bunkers:**

Nomenclature	Unit	Rate [in Re.]
Levy on bunkers to fishing trawlers / mechanised fishing boats	Per litre	0.04

**7.6.2.9. Charges for disposal of oil bilge:**

Sl.No.	Description	Unit	Rate (in Rs.)
1.	Disposal of Oil bilge residues from ships		
	a) Hire charges for Fixed Oil Boom		2944.00
	b) Hire charges for Floating Oil Boom	Per ship per shift of 8 hours or part thereof	7590.00

**SECTION- 8**

**CHARGES FOR ISSUAL OF LICENCE**

(Rate in Rupees)

Sl. No.	Particulars	Rate per license		
		Duration	Fresh	Renewal
1.	Stevedoring	2 years	5175.00	5175.00
2.	Ship repairing	1 year	2415.00	2415.00
3.	Chipping and painting	1 year	1265.00	1265.00
4.	Ship Chandelling	1 year	517.50	517.50
5.	Other trader licenses	1 year	345.00	345.00
6.	Co-opering license	1 year	100.00	100.00
7.	Fresh water issue licence	1 year	5000.00	5000.00

Note: Late fee of Rs. 100.00 shall be levied if the application for renewal is not received before one month of the expiry of the licence.

A. L. BONGIRWAR, Chairman  
[ADVT III/IV/143/2006-Exty.]